

Załącznik nr 1. do Raportu z konsultacji publicznych projektu programu wieloletniego „Kompleksowe zagospodarowanie Dolnej Wisły”.

Zestawienie uwag, które wpłynęły do Ministerstwa Infrastruktury na formularzach konsultacyjnych, w ramach konsultacji publicznych projektu programu wieloletniego *Kompleksowe zagospodarowanie Dolnej Wisły* realizowanych na podstawie ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. *o zasadach prowadzenia polityki rozwoju*.

Podmioty zgłaszające uwagi:

Fundacja WWF	2
Wnioski ogólne	23
Urząd Miejski w Solcu Kujawskim	24
Miejska Pracownia Urbanistyczna w Bydgoszczy	27
Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	32
Zarząd Portu Morskiego Gdańsk S.A.....	99
Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Wodnych i Melioracyjnych.....	101
Fundacja Społeczeństwo Wędkarzy Polskich „Nasze Wody”	104
Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	107
Urząd Miasta Bydgoszczy	112
Urząd Miasta Włocławek.....	115

	Lp.	Część projektu, której dotyczy uwaga ¹	Zapis w projekcie, którego dotyczy uwaga/wniosek	Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Uzasadnienie	Stanowisko Ministerstwa Infrastruktury
Fundacja WWF						
Fundacja WWF	1	Rozdział 1.	Celem zapewnienia kontynuacji działań zrealizowanych w ramach KPŻ2030 niezbędne jest przygotowanie programu wieloletniego, który zapewni warunki żeglugowe na drogach wodnych pozwalające na zwiększenie dynamiki rozwoju transportu wodnego śródlądowego i turystyki wodnej.	Zapis powinien brzmieć: „Celem zapewnienia kontynuacji działań zrealizowanych w ramach KPŻ2030 niezbędne jest przygotowanie programu wieloletniego, który zapewni warunki żeglugowe na drogach wodnych pozwalające na zwiększenie dynamiki rozwoju transportu wodnego śródlądowego.”	Dla rozwoju turystyki wodnej nie ma potrzeby zapewnienia kontynuacji działań KPŻ2030, turystyka wodna może spokojnie rozwijać się bez KPŻ2030.	Uwaga nieuwzględniona. Celem rozwoju sektora żeglugi śródlądowej jest zwiększenie dynamiki zarówno rozwoju transportu wodnego śródlądowego oraz turystyki wodnej.
Fundacja WWF	2	Rozdział 1.	Celem głównym realizacji Programu jest kompleksowe zagospodarowanie Drogi Wodnej Dolnej Wisły, uwzględniające politykę wodną i transportową. Cel ten zostanie zrealizowany poprzez zapewnienie warunków żeglugowych na drogach wodnych pozwalających na zwiększenie dynamiki rozwoju	Zdanie powinno brzmieć „Celem głównym realizacji Programu jest kompleksowe zagospodarowanie Drogi Wodnej Dolnej Wisły, uwzględniające politykę wodną i transportową. Cel ten zostanie zrealizowany poprzez zapewnienie warunków	Do tej pory nie uzasadniono i nie wykazano, że rozbudowa Drogi Wodnej Dolnej Wisły w jakikolwiek sposób zwiększy poziom ochrony przeciwpowodziowej (wręcz przeciwnie, kolejne stopnie wodne, to wzrost o 100%	Uwaga przekazana do inwestora, tj. Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (dalej: PGW WP). Raport z konsultacji wraz z załącznikami zostanie uzupełniony a następnie przekazany do publicznej wiadomości.

¹⁾ rozdział, podrozdział, punkt, nr strony

			transportu wodnego śródlądowego, podniesienie poziomu ochrony przeciwpowodziowej w rejonie Dolnej Wisły, zwiększenie poziomu retencji, rozwój hydroenergetyki i zwiększenie poziomu bezpieczeństwa energetycznego kraju.	żeglugowych na drogach wodnych pozwalających na zwiększenie dynamiki rozwoju transportu wodnego śródlądowego."	zagrożenia powodziami zatorowymi, jak miało to miejsce na stopniu wodnym we Włocławku w 2021) lub zwiększy bezpieczeństwo energetyczne kraju. Rozwój hydroenergetyki również jest mocno wątpliwy ze względu na coroczne coraz dłuższe okresy niedoboru wody i niskich (krytycznych) stanów wód na dolnej Wiśle.	
Fundacja WWF	3	Rozdział 1., np. str. 5	Odniesienia do KPŻ 2030	Program Wieloletni Kompleksowe Zagospodarowanie Dolnej Wisły powinien powstać po zakończeniu konsultacji i przyjęciu KPŻ 2030.	Program wieloletni Kompleksowe zagospodarowanie Dolnej Wisły przedstawiono jako dokument komplementarny w stosunku do KPŻ2030 i wypełniający jego zobowiązania. Błędem jest zatem opracowywanie i konsultowanie dokumentu, będącego uszczegółowieniem i kontynuacją innego dokumentu strategicznego, którego finalna treść nie jest jeszcze znana. Takie podejście budzi duże wątpliwości odnośnie stosunku Autorów obu dokumentów do	Uwaga nieuwzględniona. KPŻ2030 jest dokumentem strategicznym dla sektora żeglugi śródlądowej. Projekt uchwały Rady Ministrów jest na ostatnim etapie procedury legislacyjnej, a jego przyjęcie zakłada się w bieżącym roku kalendarzowym. Uwzględnianie, w procesie przygotowania danego dokumentu, innych dokumentów, których domniemuje się przyjęcie przez Radę Ministrów wynika z konieczności zapewnienia komplementarności przygotowywanych dokumentów – tak, aby ich zapisy uzupełniały się lub nie wykluczały wzajemnie. Zasada ta stanowi dobrą praktykę i jest

					przeprowadzenia rzetelnych konsultacji społecznych - skoro nie zakłada się zmian w dokumencie przed zakończeniem procesu konsultacji.	stosowana m.in. w ramach uzgodnień międzyresortowych.
Fundacja WWF	4	Rozdział 2.2	Cały rozdział	W rozdziale tym zupełnie pominięto czy istnieje zgodność Programu z osiągnięciem celów Ramowej Dyrektywy Wodnej do 2027, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego potencjału lub stanu ekologicznego wszystkich wód.	<p>Budowa stopnia wodnego na dolnej Wiśle w Siarzewie będzie niezgodna z unijnym prawodawstwem, ponieważ:</p> <p>a. zagrozi realizacji celów środowiskowych co najmniej 4 Jednolitych Części Wód Powierzchniowych rzecznych: Wisły od Wdy do ujścia, Wisły od dopł. z Sierzchowa do Wdy, Wisły od granicy Regionu Wodnego Dolnej Wisły do dopł. z Sierzchowa, Wisły od wypływu ze Zb. Włocławek do granicy Regionu Wodnego Środkowej Wisły, które łącznie stanowią cały odcinek Wisły od zapory we Włocławku do ujścia do Bałtyku.</p> <p>b. zaprzepaści szanse na osiągnięcie dobrego</p>	Uwaga przekazana do inwestora – PGW. Raport z konsultacji wraz z załącznikami zostanie uzupełniony a następnie przekazany do publicznej wiadomości.

					<p>stanu wód, który nakłada na państwa członkowskie UE Ramowa</p> <p>Dyrektywa Wodna. Inwestycja ta nie spełnia warunków odstępow od osiągnięcia celów Dyrektywy Siedliskowej oraz warunków odstępow od osiągnięcia celów środowiskowych Ramowej Dyrektywy Wodnej, gdyż każdy z interesów społecznych, które miałyby zrealizować budowa stopnia wodnego w Siarzewie (np. dotyczących produkcji energii, transportu) może być zrealizowany w alternatywny, mniej szkodliwy dla środowiska i racjonalny ekonomicznie sposób.</p>	
Fundacja WWF	5	Rozdział 2.3	Zapewnienie zgodności z Krajowym Programem Żeglugowym 2030	Program Wieloletni Kompleksowe Zagospodarowanie Dolnej Wisły powinien powstać po	Nie można pisać o zapewnieniu zgodności z dokumentem strategicznym, dla którego nie zakończyły się	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>KPŻ2030 jest dokumentem strategicznym dla sektora żeglugi śródlądowej. Projekt uchwały Rady</p>

				zakończeniu konsultacji i przyjęciu KPŻ 2030.	jeszcze konsultacje społeczne i nie został on formalnie przyjęty.	Ministrów jest na ostatnim etapie procedury legislacyjnej, a jego przyjęcie zakłada się w bieżącym roku kalendarzowym. Uwzględnianie, w procesie przygotowania danego dokumentu, innych dokumentów, których domniemuje się przyjęcie przez Radę Ministrów wynika z konieczności zapewnienia komplementarności przygotowywanych dokumentów – tak, aby ich zapisy uzupełniały się lub nie wykluczały wzajemnie. Zasada ta stanowi dobrą praktykę i jest stosowana m.in. w ramach uzgodnień międzyresortowych.
Fundacja WWF	6	Rozdział 2.4	Zapewnienie zgodności z PZRP, PPSS oraz PPNW.	Należy zweryfikować tekst w zakresie zgodności inwestycji żeglugowych z działaniami w zakresie ochrony przed powodzią i suszą.	Żegluga oraz ochrona przed powodzią i suszą mają inne cele, a zatem wykluczają się wzajemnie. Przykładowo, ochronie przed powodzią będzie znacznie lepiej służył suchy zbiornik lub polder zalewowy - gotowe na przyjęcie fali powodziowej, natomiast żegludze służy zbiornik wodny o bardzo małej pojemności retencyjnej. Z kolei do ograniczenia skutków suszy przyczynia się znacząco zatrzymywanie wody na	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Zweryfikowano wskazany rozdział pod względem zgodności z PZRP, PPSS, PPNW.</p> <p>Inwestycja pn. <i>Ochrona przed wodami powodziowymi dolnego odcinka Wisły od Włocławka do jej ujścia do Zatoki – stopień wodny poniżej Włocławka</i> została wskazana:</p> <ul style="list-style-type: none"> – w PPSS na poz. 78 lista A (<i>Plan Przeciwdziałania Skutkom Suszy</i> – przyjęty rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 15 lipca 2021 r. w sprawie

					<p>obszarze całej zlewni, równomiernie czyli odtwarzanie wszelkiego typu terenów podmokłych, zalesień i naturalnej retencji. Jeden duży zbiornik wodny nie rozwiąże problemów suszy na obszarze całej zlewni, a wręcz przeciwnie, może doprowadzić do pogłębienia problemu suszy w zlewni poniżej zbiornika ze względu na problem erozji koryta rzeki i obniżania poziomu wód gruntowych w dolinie.</p>	<p><i>przyjęcia Planu przeciwdziałania skutkom suszy, Dz. U. poz. 1615),</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – w PZRP – poz. 124 tabeli 25. <i>Ostateczna lista działań dla Wisły (przyjęty rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18 października 2022 r. w sprawie przyjęcia Planu zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły, Dz. U. z 2022 r. poz. 2739),</i> – w PPNW inwestycja została wskazana na poz. 1. załącznika nr 1 do <i>Założeń do Programu przeciwdziałania niedoborowi wody na lata 2021–2027 z perspektywą do roku 2030</i> (przyjęty uchwałą nr 92 Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przyjęcia „Założeń do Programu przeciwdziałania niedoborowi wody na lata 2021–2027 z perspektywą do roku 2030” (Dz.U. z 2019 r. poz. 941).
Fundacja WWF	7	Rozdział 2.2	Cały rozdział	<p>W tym rozdziale zupełnie pominięto i nie poddano analizie zgodności z Unijną Dyrektywą Ptasią i Dyrektywą Siedliskową, a konkretnie czy jego realizacja nie zagrazi obszarom Natura2000.</p>	<p>Budowa stopnia wodnego na dolnej Wiśle w Siarzewie będzie niezgodna z unijnym prawodawstwem, ponieważ znacząco wpłynie na co najmniej 3 obszary Natura 2000: Włocławska Dolina</p>	<p>Uwaga przekazana do inwestora – PGW WP. Raport z konsultacji wraz z załącznikami zostanie uzupełniony a następnie przekazany do publicznej wiadomości.</p>

					Wisły, Nieszawska Dolina Wisły i Dolina Dolnej Wisły.	
Fundacja WWF	8	Rozdział 3	Realizacja Programu zakłada budowę inwestycji na wysokości wsi Siarzewo w km 706 - 707 Wisły.	Zdanie to mówi o tym, że cały Kompleksowy Program Zagospodarowania Dolnej Wisły zakłada budowę wyłącznie 1 stopnia wodnego - Siarzewo.	Nie można go zatem nazywać kompleksowym, na wyrost ujęte jest także sformułowanie „zagospodarowania”.	Uwaga częściowo uwzględniona. Nazwa programu zostanie zmieniona.
Fundacja WWF	9	Rozdział 3.1	Cały podrozdział 3.1.	Należy uzupełnić diagnozę o część środowiskową wraz z analizą usług ekosystemowych.	W opracowaniu brakuje właściwej diagnozy stanu w zakresie śródlądowych dróg wodnych. Biorąc pod uwagę opłacalność ekonomiczną powinno się uwzględnić koszty środowiskowe. Należy uzupełnić diagnozę o część środowiskową wraz z analizą usług ekosystemowych.	Uwaga przekazana do inwestora – PGW WP. Raport z konsultacji wraz z załącznikami zostanie uzupełniony a następnie przekazany do publicznej wiadomości.
Fundacja WWF	10	Rozdział 3.1	Istniejąca infrastruktura liniowa transportu wodnego śródlądowego w Polsce jest znacznie mniej rozwinięta od infrastruktury liniowej transportu kolejowego czy drogowego.		Zdanie to wprost dowodzi, że najlepszą decyzją pod względem ekonomicznym jest inwestowanie w tę infrastrukturę, która jest najlepiej rozwinięta - w tym przypadku kolejową i drogową, nie natomiast w drogi wodne.	Brak treści uwagi Wnioskodawca nie zamieścił treści uwagi w formularzu. Ministerstwo Infrastruktury odnosi się do komórki tabeli zawierającej uzasadnienie. Na rynek żeglugi śródlądowej w Polsce składa się m.in. 567 firm (2022 r.) zajmujących się transportem wodnym śródlądowym pasażerskim lub towarowym (w tym 423

						<p>jednoosobowych działalności gospodarczych), 20 szkół ponadpodstawowych kształcących w zawodach związanych z branżą, w tym 3 Technika Żeglugi Śródlądowej. W 2020 r. przychody z przewozu ładunków i pasażerów wyniosły ok 600 mln zł. Odrzańską Drogą Wodną w 2021 r. przewieziono 2 mln ton, a Dolną Wisłą – 80 tys. ton towarów.</p> <p>Inwestycje mają na celu utrzymanie konkurencyjności sektora, wzmocnienie roli żeglugi w transporcie towarów, usprawnienie logistyki ładunków i umożliwienie korzystania ze wszystkich dostępnych form transportu, w tym z tych najbardziej ekologicznych jak żegluga i kolej.</p>
Fundacja WWF	11	Rozdział 3.1	<p>Istotne jest również geostrategiczne połączenie dwóch największych szlaków żeglownych. ODW i DWW łączą z zapleczem lądowym porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, tj. port morski w Gdańsku i zespół portów morskich Szczecin- Świnoujście.</p>	<p>Nie wytłumaczono, w jaki sposób 1 stopień wodny Siarzewo, zlokalizowany na 705 km Wisły miałby łączyć porty morskie z zapleczem lądowym.</p>	<p>Stopień wodny Siarzewo połączy jedynie Siarzewo z Włocławkiem (łączna długość tej drogi wodnej to ok 80 km), nie połączy zatem żadnego portu morskiego z drogą Dolnej Wisły.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>W programie wskazano w jaki sposób inwestycja przyczyni się do poprawy warunków dostępowych do portów morskich od strony lądu:</p> <p>Realizacja inwestycji przyczyni się poprawienia warunków nawigacyjnych na MDW E40, na odcinku Dolnej Wisły (od Włocławka do Martwej Wisły). Jak wskazano w programie podstawowym parametrem eksploatacyjnym</p>

						<p>wpływającym na przepustowość drogi wodnej jest głębokość tranzytowa. W wyniku realizacji inwestycji zakłada się znaczące zwiększenie przepustowości odcinka Wisły objętym zakresem dokumentu.</p> <p>Należy podkreślić, że rosnące przeładunki w portach morskich zlokalizowanych u ujścia Wisły i intensyfikacja ruchu na drogach wymaga zwiększenia przepustowości w innych gałęziach transportu takich jak kolej oraz drogi wodne. Zwiększenie przepustowości na odcinku Dolnej Wisły (poprzez likwidację <i>wąskiego gardła</i>) pozwoli na uzupełnienie i odciążenie istniejącej sieci transportowej łączącej port morski w Gdańsku z resztą kraju. Odcinek Dolnej Wisły przystosowany do realizacji regularnych przewozów na linii Gdańsk – zaplecze lądowe pozwoli na uzupełnienie regionalnej i ponadregionalnej sieci transportowej i wsparcie transportu kolejowego w odciążeniu sieci drogowej z przejazdów o charakterze gospodarczym.</p>
--	--	--	--	--	--	---

Fundacja WWF	12	Rozdział 3.1	Objęty zakresem interwencji szlak dolnej Wisły na odcinku od Włocławka do Gdańska stanowi polski fragment międzynarodowej drogi wodnej E40 (dalej określana jako Droga Wodna Dolnej Wisły).	Nie wytłumaczono, dlaczego dąży się do realizacji „DWE40, mimo, iż Ukraina zrezygnowała z budowy swojego odcinka, co oznacza, że e40 bez ukraińskiego odcinka nie będzie łączyć Bałtyku z Morzem Czarnym i nie będzie międzynarodowa.	W praktyce oznacza to, że „międzynarodowa droga wodna e40” „połączy tak naprawdę tylko miejscowości Siarzewo i Włocławek.	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Dokument jest domeną prawa krajowego – nie ma potrzeby tłumaczenia w nim działań i decyzji podejmowanych przez rządy innych państw. Cytowany fragment zostanie uzupełniony o wyjaśnienie dotyczące tego, dlaczego przedmiotowy odcinek drogi wodnej nazywany jest międzynarodowym. W tym zakresie podkreślenia wymaga, że Dolna Wisła stanowi z mocy prawa odcinek międzynarodowego drogi wodnej, zgodnie z ratyfikowanym Porozumieniem AGN.</p>
Fundacja WWF	13	Rozdział 3.1	DWW nie spełnia warunków umożliwiających prowadzenie regularnej i opłacalnej ekonomicznie żeglugi śródlądowej, w tym na zapleczu portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Obecna sytuacja wynika przede wszystkim z niskiej jakości istniejącej infrastruktury hydrotechnicznej lub zupełnego jej braku. Jakość śródlądowych dróg wodnych bezpośrednio przekłada się	Autorzy jasno pokazują, że nieopłacalne ekonomicznie jest rozbudowywanie Drogi Wodnej Dolnej Wisły oraz dalsze inwestowanie w rozwój transportu śródlądowego.	Stąd, powinno się odrzucić w całości plany dalszego rozbudowywania Drogi Wodnej Dolnej Wisły.	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Uwaga odnosi się do diagnozy stanu obecnego, który ma zostać zmieniony w wyniku działań zaplanowanych w programie.</p>

			na opłacalność prowadzenia transportu wodnego śródlądowego.			
Fundacja WWF	14	Rozdział 3.1	Wskaźnikiem obrazującym zmniejszającą się rolę dróg wodnych w sieci transportowej kraju jest ilość ładunków przewożonych żeglugą śródlądową w transporcie krajowym. Udział transportu wodnego w przewozie ładunków ogółem w Polsce ⁸ zmniejszył się z 0,8% w 2000 r. do 0,15% w roku 2020 9>.	Zdanie to wskazuje, że nie istnieje ekonomicznie słuszna potrzeba rozbudowy dróg śródlądowych, ponieważ, jak wskazują autorzy, udział transportu towarów tą drogą systematycznie maleje.	W związku z tym, powinno się odrzucić w całości plany dalszego rozbudowywania Drogi Wodnej Dolnej Wisły.	Uwaga nieuwzględniona. Wskazany fragment stanowi element części diagnostycznej, interpretacja jednej zmiennej bez pełnego kontekstu a tym bardziej wnioskowanie na jej podstawie stanowi jeden z podstawowych błędów w zakresie analizy danych.
Fundacja WWF	15	Rozdział 3.1	Tabela 2 i 3	Niepotrzebnie wstawiono dane z Rosji.	Po pierwsze, porównywane są miasta, więc nie powinno tam być kraju. Po drugie, w obecnej sytuacji ponad rocznego już konfliktu zbrojnego w Rosji oraz braku perspektyw na znaczną zmianę sytuacji transport do Rosji jest zamknięty i nie ma perspektyw by odbywał się w bliskiej przyszłości. Podanie danych z Rosji tylko rozmywa sens tabeli.	Uwaga nieuwzględniona. Tabele są częścią diagnozy i prezentują kierunki przewozów towarów oraz pracę przewozową wykonaną na Wiśle w roku 2019 r. Nieuwzględnienie ich w tabeli jest nieprawidłowe metodologicznie i nie będzie oddawało prawdziwych wartości dotyczących kierunków przewozów oraz pracy wykonanej na Wiśle w analizowanym roku. Są to dane statystyczne i ich prezentacja nie ma związku z aktualną sytuacją polityczną – w 2019 r. transportowano towary do Rosji.

Fundacja WWF	16	Rozdział 3.2	Hydroenergetyka stanowi jedno ze źródeł ekologicznie czystej energii elektrycznej.	Należy wykreślić zdanie: „ Hydroenergetyka stanowi jedno ze źródeł ekologicznie czystej energii elektrycznej.” Jako nieprawdziwe.	<p>W związku z bardzo dużymi, negatywnymi przekształceniami ekosystemów wodnych związanymi z budową hydroelektrowni nie można obecnie mówić, że hydroenergetyka stanowi źródło ekologicznie czystej energii. Jest to źródło energii odnawialnej, a nie tzw. „zielonej”</p> <p>https://www.researchgate.net/profile/Adriana-Trojanowska-Olichwer/publication/256304070_EMISSION_OF_METHANE_FROM_SEDIMENTS_OF_SELECTED_POLISH_DAM_RESERVOIRS/links/00b7d52246</p>	Uwaga przekazana do inwestora – PGW WP. Raport z konsultacji wraz z załącznikami zostanie uzupełniony a następnie przekazany do publicznej wiadomości.
--------------	----	--------------	--	---	---	---

					67f32c25000000/E_MISSION-OF- METHANE-FROM-SEDIMENTS-OF- SELECTED-POLISH- DAM-RESERVOIRS.pdf	
Fundacja WWF	17	Rozdział 3.3	Odcinek rzeki poniżej Włocławka dodatkowo obciążony jest postępującymi procesami erozyjnymi, wynikającym z nich obniżeniem dna Wisły poniżej istniejącego stopnia wodnego Włocławek o około 4 m oraz w Toruniu o ponad 0,5 m oraz systematycznym obniżaniem poziomu wód gruntowych. Procesy te wynikają głównie z braku podparcia dla stopnia wodnego Włocławek oraz wieloletniej pracy elektrowni wodnej w trybie szczytowej mocy.	Należy opisać właściwe przyczyny negatywnego wpływu stopnia Włocławek na ekosystem rzeki i jej doliny poniżej zbiornika.	Kuriozalne jest to, że dokument w tym miejscu wyraźnie wskazuje na negatywne oddziaływania funkcjonującego stopnia wodnego, a w dalszej części tekstu jako rozwiązanie podaje budowę kolejnego stopnia (!).	Uwaga przekazana do inwestora – PGW WP. Raport z konsultacji wraz z załącznikami zostanie uzupełniony a następnie przekazany do publicznej wiadomości.
Fundacja WWF	18	Rozdział 3.3	Dodatkowo wstępne analizy pokazują, że inwestycja określona będzie realizowalna na odcinku jednolitych części wód powierzchniowych silnie zmienionych wskutek fizycznego oddziaływania człowieka (od ujścia do stopnia wodnego Włocławek).	Ten fragment tekstu jest niezrozumiały i wymaga rozwinięcia.	Należy wskazać, że zgodnie z RDW to, że jakaś jcwp jest już zmieniona przez funkcjonujące na niej inwestycje nie jest przesłanką do lokalizacji w obrębie tej jcwp kolejnych inwestycji, a wręcz przeciwnie. Każda inwestycja mogąca pogorszyć stan wód musi uzyskać derogację z art. 4.7 RDW, a ta derogacja jest	Uwaga przekazana do inwestora – PGW WP. Raport z konsultacji wraz z załącznikami zostanie uzupełniony a następnie przekazany do publicznej wiadomości.

					<p>przypisana do inwestycji, a nie do jcwp. Jedną z przesłanek jest tu brak wariantów alternatywnych. W przypadku celów stawianych nowemu stopniowi wodnemu w Siarzewie warianty alternatywne istnieją, co zostało przedstawione w raporcie Fundacji WWF Polska „Alternatywa dla planowanej elektrowni wodnej w Siarzewie” oraz „ OKREŚLENIE HYDROGEOLOGICZNEGO WPŁYWU PLANOWANEGO STOPNIA I ZBIORNIKA WODNEGO SIARZEWO NA OBSZARY PRZYLEGŁE (KUJAWY)”.</p>	
Fundacja WWF	19	Rozdział 3.3	Kwestie związane z powodzią i suszą	Należy przestać podnosić argument o pozytywnym wpływie kolejnego stopnia wodnego (Siarzewo) na dolnej Wiśle, ponieważ jest on nieprawdziwy.	<p>Raport Fundacji WWF Polska „Ocena wpływu zbiornika Włocławek oraz planowanego stopnia i zbiornika w Siarzewie na warunki przepuszczania wielkich wód na podstawie powodzi z maja 2010.” Wyraźnie pokazuje, że kolejny stopień na dolnej Wiśle będzie miał znikome znaczenie przeciwpowodziowe lub</p>	Uwaga przekazana do inwestora – PGW WP . Raport z konsultacji wraz z załącznikami zostanie uzupełniony a następnie przekazany do publicznej wiadomości.

					nawet, w określonych przypadkach może zwiększać zagrożenie powodziowe.	
Fundacja WWF	20	Program wieloletni Kompleksowe zagospodarowanie Dolnej Wisły - cały dokument	Cały dokument	Celem dokumentu strategicznego jakim jest plan lub program nie może być realizacja inwestycji, która posiada już decyzję środowiskową.	Zagadnienie to zostało już poruszone przez Fundację WWF Polska na etapie konsultacji KPŻ 2030. Sytuacja, w której dokumenty strategiczne poddawane konsultacjom społecznym zawierają inwestycje posiadające decyzje środowiskowe jest z jednej strony kompletnym zaprzeczeniem idei planowania STRATEGICZNEGO, a z drugiej strony idei konsultacji społecznych. Jaki bowiem cel mają konsultacje społeczne inwestycji, dla której wszystkie szczegółowe uwarunkowania zostały już określone?! Planowanie strategiczne polega na przechodzeniu w toku odpowiednich procedur od ogółu do szczegółu tak aby w pierwszej kolejności, właśnie na poziomie strategicznym wybrać odpowiednie kierunki działań, optymalne pod kątem	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Programy wieloletnie są ustanawiane przez Radę Ministrów w celu realizacji strategii przyjętych przez Radę Ministrów. Dokument jest programem wieloletnim realizującym dokumenty nadrzędne określające długoterminowe cele rozwoju kraju, tj. <i>Strategię Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku</i> przyjętą przez Radę Ministrów we wrześniu 2019 r. oraz <i>Strategię na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)</i> przyjętą przez Radę Ministrów w lutym 2017 r.</p> <p>W <i>Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku</i> w ramach kierunku interwencji 1 – <i>Budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce</i> – przewiduje się m.in. działanie polegające na rozpoczęciu zagospodarowania dolnej Wisły poprzez zainicjowanie budowy stopnia wodnego poniżej Włocławka.</p>

					uwzględnienia wielu czynników. W przypadku tego dokumentu, jak i KPŻ 2030 nie ma planowania strategicznego, jest tylko próba dopisania uzasadnienia dla zaplanowanych wcześniej, konkretnych inwestycji. Brakuje tu rzetelnego planowania strategicznego na odpowiednim poziomie, w tym analizy alternatyw dla żeglugi śródlądowej (analiza ekonomiczna i środowiskowa opłacalności inwestowania w żeglugę śródlądową w zestawieniu z transportem kolejowym)	<p><i>Sprawozdanie z przebiegu i wyników konsultacji społecznych projektu Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku</i> dostępne jest pod adresem:</p> <p>https://www.gov.pl/attachment/47006e40-6525-459a-98da-09d8e151ab98</p> <p>Tym samym ogólny plan na poziomie strategicznym został nakreślony w ww. dokumentach tj. średniookresowej strategii rozwoju kraju oraz strategii sektorowej.</p>
Fundacja WWF	21	Program wieloletni Kompleksowe zagospodarowanie Dolnej Wisły - cały dokument	Cały dokument		Program ten zawęża główny cel programu wieloletniego „Kompleksowe zagospodarowanie Dolnej Wisły” jedynie do przebudowy Drogi Wodnej Dolnej Wisły dla potrzeb żeglugi towarowej	<p>Brak treści uwagi</p> <p>Wnioskodawca nie zamieścił treści uwagi w formularzu. Ministerstwo Infrastruktury odnosi się do komórki tabeli zawierającej uzasadnienie.</p> <p>Tytuł i cel główny projektu zostaną preredagowane.</p>

Fundacja WWF	22	Program wieloletni Kompleksowe zagospodarowanie Dolnej Wisły - cały dokument	Cały dokument	<p>całkowicie pomija kluczowe środowiskowe uwarunkowania niezbędne dla sformułowania programu wieloletniego „Kompleksowe zagospodarowanie Dolnej Wisły”, w tym: cele środowiskowe oraz plany zadań ochronnych obszarów Natura 2000 i innych obszarów chronionej przyrody zlokalizowanych na dolnej Wiśle; „Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły” i zapisane w Planie cele środowiskowe JCWPr na dolnej Wiśle; cele Planu Akcji HELCOM dla jesiotra dotyczące Wisły; zadania renaturyzacyjne dla JCWPr na dolnej Wiśle i w jej zlewni sformułowane w „Krajowym programie renaturyzacji wód powierzchniowych”; negatywne skutki środowiskowe budowy stopnia wodnego na Wiśle w Siarzewie; negatywne skutki</p>	<p>Brak treści uwagi</p> <p>Wnioskodawca nie zamieścił treści uwagi w formularzu. Ministerstwo Infrastruktury <u>przekazało punkt z uzasadnieniem do inwestora, tj. PGW WP.</u></p>
--------------	----	--	---------------	---	--

					środowiskowe przekształcenia do klasy III drogi wodnej ponad 200 km bieżących Wisły zaliczonych obecnie do klasy II drogi wodnej;	
Fundacja WWF	23	Program wieloletni Kompleksowe zagospodarowanie Dolnej Wisły - cały dokument	Cały dokument		Cały dokument jest przedstawiany jako dokument komplementarny w stosunku do Krajowego Programu Żeglugowego 2030 (KPŻ 2030) i wypełniający jego zobowiązania w sytuacji, gdy: KPŻ 2030 nie został jeszcze ukończony (dla KPŻ 2030 jest obecnie wykonywana strategiczna ocena oddziaływania na środowisko); KPŻ 2030 może zostać całkowicie lub częściowo odrzucony ze względu na znaczące negatywne oddziaływanie na środowisko budowy towarowych dróg wodnych na polskich rzekach;	Brak treści uwagi Wnioskodawca nie zamieścił treści uwagi w formularzu. Ministerstwo Infrastruktury odnosi się do komórki tabeli zawierającej uzasadnienie. KPŻ2030 jest dokumentem strategicznym dla sektora żeglugi śródlądowej. Projekt uchwały Rady Ministrów jest na ostatnim etapie procedury legislacyjnej, a jego przyjęcie zakłada się w bieżącym roku kalendarzowym. Uwzględnianie, w procesie przygotowania danego dokumentu, innych dokumentów, których domniemuje się przyjęcie przez Radę Ministrów wynika z konieczności zapewnienia komplementarności przygotowywanych dokumentów – tak, aby ich zapisy uzupełniały się lub nie wykluczały wzajemnie. Zasada ta stanowi dobrą praktykę i jest stosowana m.in. w ramach uzgodnień międzyresortowych.

Fundacja WWF	24	Program wieloletni Kompleksowe zagospodarowanie Dolnej Wisły - cały dokument	Cały dokument	<p>Cały dokument zakłada legalność budowy stopnia wodnego na Wiśle w Siarzewie, podczas gdy: decyzja środowiskowa RDOŚ w Bydgoszczy na budowę stopnia wodnego w Siarzewie jest kontestowana przed polskimi sądami przez polskie przyrodnicze organizacje pozarządowe z uwagi na merytoryczne uchybienia decyzji środowiskowej skutkujące jej niezgodnością z prawodawstwem krajowym i unijnym; w ekspertyzie prawnej dotyczącej zgodności z prawem unijnym budowy stopnia wodnego Siarzewo wykazano, że decyzja RDOŚ narusza Ramową Dyrektywę Wodną. Jest więc wysoce prawdopodobne, że kwestia legalności budowy stopnia wodnego w Siarzewie rozstrzygnie się dopiero przed Trybunałem Sprawiedliwości UE (: ekspertyza prawna dotycząca zgodności z prawem unijnym budowy stopnia wodnego Siarzewo. 2021.</p>	<p>Brak treści uwagi</p> <p>Wnioskodawca nie zamieścił treści uwagi w formularzu. Ministerstwo Infrastruktury <u>przekazało komórki tabeli zawierającej uzasadnienie do inwestora, tj. PGW WP.</u></p>
--------------	----	--	---------------	---	---

					Raport Fundacji _WWF Polska. Warszawa).	
Fundacja WWF	25	Program wieloletni Kompleksowe zagospodarowanie Dolnej Wisły - cały dokument	Cały dokument		Cały Program koliduje z podstawowymi zasadami ochrony środowiska i przyrody, gdyż jest sprzeczny z zasadą nieczynienia znaczącej szkody środowisku (zasada DNSH), przez co będzie pozbawiony możliwości finansowania ze środków unijnych	Brak treści uwagi Wnioskodawca nie zamieścił treści uwagi w formularzu. Ministerstwo Infrastruktury <u>przekazało komórki tabeli zawierającej uzasadnienie do inwestora, tj. PGW WP.</u>
Fundacja WWF	26	Program wieloletni Kompleksowe zagospodarowanie Dolnej Wisły - cały dokument	Cały dokument		Cały Program jest sprzeczny z krajowym i unijnym prawodawstwem, gdyż: wdrożenie uchwały ws. zagospodarowania Dolnej Wisły w jej obecnym brzmieniu spowoduje znaczące i trwałe zniszczenie obszarów Natura 2000 na Dolnej Wiśle oraz uniemożliwi osiągnięcie celów środowiskowych wynikających z Ramowej Dyrektywy Wodnej (RDW); żaden z celów szczegółowych programu wieloletniego	Brak treści uwagi Wnioskodawca nie zamieścił treści uwagi w formularzu. Ministerstwo Infrastruktury <u>przekazało komórki tabeli zawierającej uzasadnienie do inwestora, tj. PGW WP.</u>

					<p>„Kompleksowe zagospodarowanie</p> <p>Dolnej Wisły" nie spełnia warunków niezbędnych do zastosowania odstępstwa od osiągnięcia celów środowiskowych RDW</p> <p>dopuszczalnego na mocy art. 4.7 RDW oraz od osiągnięcia celów ochrony obszarów Natura 2000</p> <p>dopuszczalnego na mocy art. 6.4 Dyrektywy Siedliskowej, gdyż każdy z tych celów programu może być osiągnięty alternatywnymi metodami, bardziej przyjaznymi dla środowiska i racjonalnymi ekonomicznie (ekspertyza prawna dotycząca zgodności z prawem unijnym budowy stopnia wodnego Siarzewo. 2021. Raport Fundacji WWF Polskax)</p>	
--	--	--	--	--	---	--

Wnioski ogólne

- Projekt uchwały Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Kompleksowe zagospodarowanie Dolnej Wisły” powinien być odrzucony w całości.
- Środki z budżetu państwa (ok. 7,6 mld zł) przeznaczone na budowę stopnia wodnego na Wiśle w Siarzewie i inne zadania programu wieloletniego pod nazwą „Kompleksowe zagospodarowanie Dolnej Wisły” powinny być przekierowane na pilną realizację wszystkich zadań zdefiniowanych w „Krajowym Programie Renaturyzacji Wód Powierzchniowych” (dla którego koszt najpilniejszych działań obejmujących całą Polskę jest szacowany na ok. 1 mld EURO), niezbędnych dla poprawy stanu morfologicznego JCWP rzecznych do poziomu umożliwiającego osiągnięcie celów środowiskowych Ramowej Dyrektywy Wodnej.
- Zamiast programu wieloletniego „Kompleksowe zagospodarowanie Dolnej Wisły” powinien być opracowany program wieloletni pod roboczą nazwą „Kompleksowa poprawa stanu wód Dolnej Wisły i jej zlewni”, spełniającego następujące warunki:
 - o pełna integracja w programie celów środowiskowych, społecznych i gospodarczych gospodarowania wodami;
 - o zastosowanie w programie nowoczesnych, prośrodowiskowych i niskonakładowych rozwiązań wykorzystywanych w działaniach na

Brak treści uwagi.

MI odniosło się do uwag zgłoszonych przez Fundację WWF. Materiał zawiera wnioski Fundacji WWF, MI traktuje je jako podsumowanie zgłoszonych uwag.

				<p>rzecz poprawy stanu wód i poprawy zarządzania ryzykiem suszy i powodzi;</p> <p>o stworzenie realnych warunków dla odbudowy zrównoważonego rybołówstwa wiślanego i bałtyckiego opartego na użytkowaniu samotrzymujących się populacji łososia, troci wędrowniej i certy;</p> <p>o uwzględnienie w programie opracowania przyjaznego dla środowiska turystycznego i rekreacyjnego korzystania z Dolnej Wisły;</p> <p>o opracowanie programu przez multidyscyplinarny zespół ekspertów w partycypacyjny sposób, zapewniający szerokie poparcie społeczne dla programu, w tym poparcie środowisk naukowych i przyrodniczych organizacji społecznych;</p> <p>o zapewnienie możliwości finansowania programu ze środków unijnych, w tym Krajowego Programu Odbudowy</p>		
Urząd Miejski w Solcu Kujawskim						
Urząd Miejski w Solcu Kujawskim	28	Rozdział 2; 2.1; str. 6	„PDW przygotowywany jest zgodnie z:...”.	Skrót PDW pojawia się po raz pierwszy, należy dokonać jego rozwinięcia.		Uwaga nieuwzględniona. Rozwinięcie wszystkich skrótów zostało przedstawione w słowniczku.
	29	Rozdział 4; 4.1.5; str. 30; 7; Tabela 9; str. 38	„...pojemności całkowitej równej 135 mln m ³ przy normalnym poziomie piętrzenia”; „Osiągnięcie	Należy zweryfikować przedstawione wartości i wpisać prawidłowe.		Uwaga uwzględniona.

			projektowanej pojemności zbiornika 36 mln m ³ .			
Urząd Miejski w Solcu Kujawskim	30	Rozdział 7; Tabela 6; str. 37	„Liczba kilometrów drogi wodnej o podniesionych parametrach eksploatacyjnych, km 336, PGW WP, Produkt”.	Podana wartość 336 km nie wynika z kilometrażu od ujścia Wisły (942) do SW Siarzewo (706,38). Należy zweryfikować przedstawioną wartość i wpisać prawidłową, bądź uzasadnić z czego ona wynika. Nie ma powyższej wartości w KPŻ 2030 i w programie wieloletnim pn. „Gospodarowanie zasobami wodnymi w Polsce”. Ponadto powyższy wskaźnik nie może być wskaźnikiem produktu, co najwyżej rezultatu. PDW przewiduje tylko budowę SW Siarzewo.		Uwaga wyjaśniona i uwzględniona.
Urząd Miejski w Solcu Kujawskim	31	Rozdział 7; str. 37	„Stopień realizacji celów określony został na zakończenie Programu, tj. w 2032 r. W sprawozdaniach rocznych..... realizacji poszczególnych kierunków interwencji”.	Brak w Programie wskaźników międzyokresowych, co może utrudniać ocenę stopnia postępu realizacji inwestycji, identyfikację ewentualnych ryzyk i trudności pojawiających się podczas jego wdrażania, jak również szybkiego reagowania na występujące problemy. Systematyczny monitoring		Uwaga nieuwzględniona. W programie określono wskaźniki realizacji celów (głównego i szczegółowych). Nie planuje się wprowadzania wskaźników międzyokresowych – nie jest bowiem możliwe określenie wpływu inwestycji będącej w realizacji na wartości osiągnięcia wskaźników. Ocena stopnia postępu realizacji inwestycji,

				wymaga punktów odniesienia, do których porównujemy stopień zaawansowania realizacji inwestycji.		identyfikacja ewentualnych ryzyk i trudności pojawiających się podczas jego wdrażania, jak również konieczność szybkiego reagowania na występujące problemy będzie przeprowadzana poprzez bieżący monitoring postępu rzeczowego inwestycji w oparciu o realizację zadań z harmonogramu rzeczowo-finansowego. System monitoringu bieżącego został przedstawiony w projekcie programu.
Urząd Miejski w Solcu Kujawskim	32	Rozdział 5; str. 34	„Należy podkreślić, że służą na stopniu wodnym Włocławek.... przed powstaniem stopnia wodnego Włocławek”.	W Programie brak jest informacji, czy budowa SW Siarzewo jest inwestycją w ramach kaskadyzacji Dolnej Wisły, czy też jest inwestycją punktową, ukierunkowaną na rozwiązanie aktualnych problemów SW Włocławek. Czy podobne negatywne zjawiska, które zagrażają stabilnemu funkcjonowaniu SW Włocławek, nie powtórzą się na SW Siarzewo.		Uwaga częściowo uwzględniona. W programie wskazane jest, że inwestycja jest inwestycją punktową.
Urząd Miejski w Solcu	33	Rozdział 2; 2.3; str. 8	Zgodność z krajowymi dokumentami strategicznymi.	Należy dopisać dokument pn. „Polska strategia wodorowa do roku 2030 z perspektywą do roku 2040”.	W powyższym dokumencie przyjętym przez RM w dniu 2.11.2022 r. jest mowa o wsparciu działań z zakresu rozwoju gospodarki	Uwaga uwzględniona.

					<p>wodorowej i wykorzystaniu wodoru w transporcie.</p> <p>Przewidziano wspieranie m.in. następujących działań: rozwój wykorzystania wodoru w transporcie morskim i rzeczonym, prace projektowe nad pierwszymi jednostkami pływającymi z systemem napędowym bazującym na wodorze, uruchomienie programów pilotażowych wykorzystania wodoru w transporcie morskim i rzeczonym.</p>	
Miejska Pracownia Urbanistyczna w Bydgoszczy						
Miejska Pracownia Urbanistyczna w Bydgoszczy	34	<p>Załącznik do uchwały RM</p> <p>4.1.1.</p> <p>4.1.3.</p>	Cel szczegółowy nr 1	<p>Wnoszę o wskazanie powiązań funkcjonalnych i przestrzennych na obszarze planowanej integracji portu morskiego Gdańsk z ośrodkami zlokalizowanymi na „zapleczu lądowych”, w tym o uwzględnienie Platformy Multimodalnej i portu rzecznego Bydgoszcz – Solec Kujawski w programie „Kompleksowe zagospodarowanie Dolnej Wisły”</p>	<p>W ramach celu szczegółowego nr 1 – <i>wzmocnienie integracji portu morskiego Gdańsk z zapleczem lądowym</i>, w żaden sposób nie określono rzeczonoego „zaplecza lądowego” planowanej integracji.</p> <p>W załączniku do uchwały Rady Ministrów, stosuje się ogólne zwroty typu „reszta kraju”, „zaplecze lądowe”, czy „zaplecze gospodarcze”, co w</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Jak wskazano w celu szczegółowym 1 w programie: <i>planowany projekt inwestycyjny pozwoli na zwiększenie dostępności transportowej DWW poprzez znaczące polepszenie parametrów eksploatacyjnych na kluczowym odcinku MDW E40 stanowiącej odcinek dostępowy do Portu Morskiego w Gdańsku (Płock-Włocławek-Bydgoszcz-Gdańsk).</i></p>

					<p>sytuacji precyzyjnego określenia jednego z ośrodków integracji, jakim jest port morski w Gdańsku, wydaje się istotnym brakiem. Program nie określa zasięgów planowanej integracji z portem morskim w Gdańsku, a także nie wskazuje ośrodków/ obszarów- platform, z którymi przewiduje się tą integrację.</p> <p>Miasto Bydgoszcz, przy współpracy i z udziałem środków finansowych Samorządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego oraz Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, w ramach transportowego projektu EMMA (Program INTERREG Region Morza Bałtyckiego), współfinansowało opracowanie pod nazwą <i>Studium Lokalizacyjne dla zamierzenia inwestycyjnego pn.: „Platforma Multimodalna oparta na transporcie wodnym, kolejowym, drogowym i lotniczym z</i></p>	
--	--	--	--	--	---	--

				<p><i>centrum logistyczno-magazynowym i portem rzeczny zlokalizowanym na wskazanym obszarze lewego brzegu Wisły (km 766-771), z uwzględnieniem obszaru miasta Bydgoszczy i gminy Solec Kujawski” (Warszawa, kwiecień 2018r.). Wnioski i wskazania z ww. opracowania znalazły swoje odzwierciedlenie w zapisach nowego <i>Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy</i>, przyjętego Uchwałą Nr LXII/1263/22 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 22 grudnia 2022r.</i></p> <p>Zapisy <i>Studium</i> określają kierunki rozwoju Bydgoszczy na styku z gminą Solec Kujawski i rzeką Wisłą jako teren obsługi transportu – platforma multimodalna, w skład której wchodzi m.in. port rzeczny Bydgoszcz – Solec Kujawski. Poza bezpośrednim</p>	
--	--	--	--	---	--

					<p>sąsiedztwem z Wisłą terenów wskazywanych pod budowę śródlądowego portu rzeczno, obszar ten graniczy z drogą krajową nr 10 (docelowo droga ekspresowa S 10) oraz z planowanym intermodalnym terminalem przeładunkowym Emilianowo na linii kolejowej znaczenia państwowego nr 201 (Śląsk – Porty). Zasadnym jest także, aby dopełnieniem tego „węzła” dróg lądowych, wodnych i kolejowych, był również obszar pobliskiego lotniska „Bydgoszcz”, które może wyspecjalizować się w transporcie cargo.</p>	
Miejska Pracownia Urbanistyczna w Bydgoszczy	35	Załącznik do uchwały RM 4.1.1.	Określenie celów szczegółowych	<p>Wnoszę o rozwinięcie problematyki zagospodarowania Dolnej Wisły, o kwestie związane z turystyką i rekreacją wodną na tym obszarze, w tym o uwzględnienie w programie „Kompleksowe zagospodarowanie Dolnej Wisły”, budowy przystani rzecznej w Starym Fordonie w Bydgoszczy.</p>	<p>Treść programu „Kompleksowe zagospodarowanie Dolnej Wisły” została zdominowana przez zapisy dotyczące realizacji stopnia wodnego Siarzewo, wprowadzając znaczące dysproporcje względem innych elementów zagospodarowania doliny rzecznej. Zmarginalizowana została np. funkcja rzeki Wisły</p>	<p>Uwaga poza zakresem programu.</p> <p>Program nie dotyczy kwestii związanych z turystyką i rekreacją wodną.</p> <p>Dokument jest programem wieloletnim, o którym mowa w art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1634, 1692, 1725, 1747, 1768, 1964 i 2414) i</p>

					<p>jako ważnego szlaku turystyki i rekreacji wodnej, opartego o historyczny, przyrodniczy i kulturowy potencjał Dolnej Wisły. Nadwiślańskie skarpy, miasta i miejscowości o szczególnych walorach turystycznych i krajobrazowych, oraz związana z nimi szeroko pojęta infrastruktura, może stanowić istotny obszar działalności gospodarczej i rozwoju, zwłaszcza dla lokalnych społeczności. Rozwijanie nadwodnej infrastruktury turystycznej poczynając od przystani rzecznych, zaplecza technicznego, gastronomicznego i hotelowego, z pewnością będzie zwiększać atrakcyjność obszarów nadrzecznych, przyciągając w ich granice zarówno użytkowników, jak i nowych inwestorów. Rozbudowa MDW E 40 wraz z węzłem wodnym Bydgoszcz, stanowiącym połączenie z MDW E 70 (Kanał Bydgoski), może być realizowana m.in.</p>	<p>został przygotowany w celu realizacji jednej inwestycji – stopnia wodnego Siarzewo.</p>
--	--	--	--	--	--	--

					poprzez odtworzenie przystani rzecznej w bydgoskim Fordonie, usytuowanej u zbiegu europejskich dróg wodnych. Możliwość taką zapewnia obowiązujący miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego osiedla Stary Fordon w Bydgoszczy, przyjęty Uchwałą Nr XLVI/941/17 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 21 czerwca 2017r.	
Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków						
Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	36	Projekt Uchwały Rady Ministrów (str. 1) oraz Załącznik (str. tytułowa)	Uchwała w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Kompleksowe zagospodarowanie Dolnej Wisły” Tytuł: Program wieloletni Kompleksowe zagospodarowanie Dolnej Wisły	Proponujemy zmianę na: Uchwała w sprawie “Budowy stopnia wodnego Siarzewo” Zmiana tytułu dokumentu. Proponujemy “Budowa stopnia wodnego Siarzewo”.	Zgodnie ze Słownikiem Języka Polskiego PWN “kompleksowy (to) «obejmujący całość elementów lub zagadnień, a nie tylko ich fragment» “ w związku z powyższym, jako, że dokument dotyczy jednej inwestycji, jaką jest stopień wodny (SW) Siarzewo, nie można uznać, że dokument ten wyczerpuje znamiona kompleksowości i dotyczy zagospodarowania Dolnej Wisły (gdyż dotyczy jedynie jej	Uwaga częściowo uwzględniona. Nazwa programu zostanie zmieniona.

					- tak jak zapisano w Słowniku Języka Polskiego PWN - fragmentu). Powyższa konstatacja znajduje swoje potwierdzenie w pierwszym zdaniu Diagnozy (rozdział 3): "Realizacja Programu zakłada budowę inwestycji na wysokości wsi Siarzewo w km 706 – 707 Wisły."	
Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	37	Uchwała, uzasadnienie (s. 1)	Budowa stopnia wodnego w Siarzewie pozwoli na kompleksowe wykorzystanie potencjału dolnej Wisły – zarówno w kontekście redukcji zagrożeń, jak i wykorzystania transportowego drogi wodnej.	Proponujemy wykreślenie przedmiotowego fragmentu, ewentualnie wykreślenie fragmentu dot. kompleksowego wykorzystania potencjału wraz z odpowiedzią na pytanie, jakie zagrożenia są redukowane przez potencjał dolnej Wisły (wraz z odniesieniem się do nich w kontekście proponowanej inwestycji - SW Siarzewo).	Założenie, że budowa stopnia wodnego w Siarzewie "pozwoli na kompleksowe wykorzystanie potencjału dolnej Wisły" jest założeniem błędnym. Pomijając nawet fakt, że w żadnej mierze nie odniesiono się do potencjału dolnej Wisły w zakresie środowiska naturalnego (np. usług ekosystemowych), nie można się zgodzić z zapisem, że inwestycja ta pozwoli na kompleksowe zagospodarowanie transportowe drogi wodnej, gdyż oddziaływanie inwestycji będzie wręcz punktowe. Dodatkowo, nie jest zrozumiały zapis mówiący o	Uwaga przekazana do inwestora – PGW WP . Raport z konsultacji wraz z załącznikami zostanie uzupełniony a następnie przekazany do publicznej wiadomości.

					<p>potencjale dolnej Wisły w kontekście redukcji zagrożeń. Jakież zagrożenia autorki i autorzy dokumentu mieli na myśli wskazując na potencjał dolnej Wisły - zakładamy - w ich redukcji? Zgadza się, że potencjał dolnej Wisły w redukcji zagrożeń np. zagrożenia utratą różnorodności biologicznej jest znaczący jednakże SW Siarzewo to zagrożenie znacząco wzmacni.</p>	
Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	38	Uchwała, uzasadnienie (s. 1), załącznik- Program (s.1,4,5,6,9),	Podstawa prawna – art. 42a ustawy o żegludze śródlądowej	Rada Ministrów nigdy nie wydała rozporządzenia zgodnie z art. 193 ust. 7 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. 2017 poz. 1566 z późn. zm.; dalej PW lub ustawa PW), więc żadne drogi wodne w Polsce nie uzyskały statusu „śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym”. Art. 42a ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej Ustawa o żegludze śródlądowej. (Dz. U. 2001 nr 5 poz. 43 z późn. zm.; dalej również jako ustawa żś, użś) będący podstawą	Zgodnie z art. 193 ust. 7 ustawy Prawo wodne: „Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, śródlądowe drogi wodne o szczególnym znaczeniu transportowym, kierując się potrzebą zapewnienia warunków do zrównoważonego rozwoju systemu transportowego kraju.”. Nie można zatem ustalić planu lub programu ich rozwoju, gdy ich nie ma. bo jest to sprzeczne przepisami prawa, w tym z konstrukcją art. zapisami art. 42a ustawy o	Uwaga nieuwzględniona. Zapisy rozdziału zostaną odpowiednio przeredagowane, tak aby jego zapisy nie budziły wątpliwości. Rozdział 2. Ramy prawne oraz odpowiednie miejsca uzasadnienia oraz OSR zostaną uzupełnione o wyraźne wskazanie, że program wypełnia strategię rozwoju sektora transportu określoną w załączniku do uchwały nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. w sprawie przyjęcia „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” (M.P. poz. 1054) oraz cele określone w

			<p>prawną wpisaną do projektu przedmiotowej uchwały, wyraźnie wskazuje, że (ust. 2 pkt 1):</p> <p>„Plan lub program rozwoju śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym zawiera: 1) opis <u>istniejącego</u> stanu śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym wymagających przebudowy lub modernizacji wraz z opisem brakujących odcinków śródlądowych dróg wodnych istotnych dla osiągnięcia celu, o którym mowa w ust. 1 [...]”.</p> <p>Nie można zatem uchwalić planu lub programu rozwoju śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym, jeśli nie zostało na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów stwierdzone, które drogi wodne w Polsce mają status „o szczególnym znaczeniu transportowym”. Nie ma więc obecnie podstawy prawnej do uchwalenia procedowanego programu pn.</p>	<p>żegludze śródlądowej. Tym bardziej nie ma podstawy prawnej do uchwalenia planu lub programu rozwoju śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym w formie planu wieloletniego zgodnie z zapisami ustawy o finansach publicznych.</p>	<p>załączniku do uchwały nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie przyjęcia „Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)” (M.P. poz. 260).</p> <p>W dokumentach nadrzędnych w stosunku do konsultowanego dokumentu wskazuje się na konieczność rozwoju żegludgi śródlądowej, m.in. w <i>Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku</i> w ramach kierunku interwencji 1 – <i>Budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce</i> – przewiduje się m.in. działanie polegające na rozpoczęciu zagospodarowania dolnej Wisły poprzez zainicjowanie budowy stopnia wodnego poniżej Włocławka (oznaczone jako działanie pilne).</p> <p>Sam dokument jest programem wieloletnim, o którym mowa w art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1634, 1692, 1725, 1747, 1768, 1964 i 2414) a</p>
--	--	--	---	--	---

			<p><i>Kompleksowe zagospodarowanie Dolnej Wisły</i> pry jest właśnie programem rozwoju śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym.</p> <p>Ponadto, konsultowana uchwała ma status planu wieloletniego, co nie jest wymagane na podstawie art. 42a ustawy żś, a ma konsekwencje prawne – kwota finansowania zapisana w uchwale nie może być wyższa niż „wartość kosztorysowa inwestycji określona przy rozpoczęciu jej realizacji, obejmująca koszty przygotowania do realizacji, koszty robót budowlanych, koszty nadzoru nad wykonywaniem robót budowlanych i koszty pierwszego wyposażenia, oraz z uwzględnieniem warunków dokonywania wydatków przez państwowe jednostki budżetowe i zasad udzielania dotacji na realizację inwestycji innym jednostkom” (załącznik –</p>		<p>procedowany jest w trybie przewidziany w ustawie z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju.</p>
--	--	--	---	--	---

			<p>rozd. 2.1. str. 6). Oznacza to, że inwestycje finansowane z programu muszą być zatwierdzone w formie ostatecznej, a w obecnie nie wiadomo nawet czy dany odcinek drogi wodnej w ogóle będzie uznany za mający „szczególne znaczenie”, a ostateczny kształt jedynego przedsięwzięcia finansowanego w ramach programu nie jest jeszcze określony (brak nawet ostatecznej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach).</p> <p>Wniosek:</p> <p>Projekt programu wieloletniego <i>Kompleksowe zagospodarowanie Dolnej Wisły</i> (PWDW, bądź PDW) powinien zostać wycofany z wykazu prac legislacyjnych ze względu na brak podstawy prawnej z art. 193 ust. 7 ustawy prawo wodne.</p>		
--	--	--	---	--	--

Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	39	Uchwała	Podstawa prawna	<p>Zgodnie z art. 136 ust. 2. Ustawy o finansach publicznych (Dz. U. 2009 Nr 157 poz. 1240 z późn. zm.) programy wieloletnie są ustanawiane przez Radę Ministrów w celu realizacji strategii przyjętych przez Radę Ministrów. Zgodnie z uzasadnieniem uchwały i OSR projektu uchwały strategią jaką realizować ma plan wieloletni PDW jest Krajowy Program Żeglugowy 2030, który jednak nie został uchwalony i zgodnie z uzasadnieniem uchwały (str. 1) przechodzi obecnie procedurę strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.</p> <p>Wniosek: Nie można uchwalić procedowanego projektu, ponieważ dokument strategiczny którego uchwała ma być realizacją nie został przyjęty. Nie powinno się też poddawać zapisów takiego projektu uchwały konsultacjom międzyresortowym i publicznym, ponieważ nieznana jest ostateczna wersja</p>	Przyjęcie uchwały w obecnym kształcie byłoby sprzeczne z art. 136 ust. 2 ustawy o finansach publicznych.	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Zapisy rozdziału zostaną odpowiednio przeredagowane, tak aby jego zapisy nie budziły wątpliwości.</p> <p>Rozdział 2. Ramy prawne oraz odpowiednie miejsca uzasadnienia oraz OSR zostaną uzupełnione o wyraźne wskazanie, że program wypełnia strategię rozwoju sektora transportu określoną w załączniku do uchwały nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. w sprawie przyjęcia „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” (M.P. poz. 1054) oraz cele określone w załączniku do uchwały nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie przyjęcia „Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)” (M.P. poz. 260).</p> <p>W dokumentach nadrzędnych w stosunku do konsultowanego dokumentu wskazuje się na konieczność rozwoju żeglugi śródlądowej, m.in. w <i>Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku</i> w ramach kierunku interwencji 1 – <i>Budowa zintegrowanej,</i></p>
--	----	---------	-----------------	--	--	--

				dokumentu strategicznego do którego procedowany obecnie projekt planu wieloletniego się odnosi.		<p>wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce – przewiduje się m.in. działanie polegające na rozpoczęciu zagospodarowania dolnej Wisły poprzez zainicjowanie budowy stopnia wodnego poniżej Włocławka (oznaczone jako działanie pilne).</p> <p>Tym samym ogólny plan na poziomie strategicznym został nakreślony w ww. dokumentach tj. średniookresowej strategii rozwoju kraju oraz strategii sektorowej, a sam program wypełnia ich założenia.</p>
Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	40	Uchwała, ocena skutków regulacji - OSR, załącznik (załącznik – treść PDW)	Podstawa prawna, nielegalne dzielenie planów lub programów	<p>Ustawa o żegludze śródlądowej art. 42a wymaga sporządzenie jednego planu lub programu rozwoju dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym, co ma znaczenie przy wymaganej w tym przypadku strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko.</p> <p>Wnioski:</p>	Art. 42a ustawy żś, odnosi się do pojedynczego planu lub programu rozwoju śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym, a nie do wielu planów lub programów. Tym samym przygotowywanie odrębnych planów dla poszczególnych fragmentów dróg wodnych, jak tylko dla Dolnej Wisły lub oddzielnie dla Odry, nie jest przewidziane przez ustawodawcę. Świadczy	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Zapisy rozdziału zostaną odpowiednio przeredagowane, tak aby jego zapisy nie budziły wątpliwości.</p> <p>Rozdział 2. Ramy prawne oraz odpowiednie miejsca uzasadnienia oraz OSR zostaną uzupełnione o wyraźne wskazanie, że program wypełnia strategię rozwoju sektora transportu określoną w załączniku do uchwały nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. w sprawie przyjęcia „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku”</p>

			<p>W związku z ogólnym brakiem ustanowienia dróg śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym i tak nie ma podstawy do wydania konsultowanej uchwały, jednak gdyby podstawa prawna zaistniała oraz uchwalony by został KPŻ 2030 z którego ten dokument bezpośrednio wynika, należy stworzyć jeden plan lub program rozwoju dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym i poddać go jednej strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko uwzględniając w szczególności zapisy Dyrektywy Siedliskowej i Ramowej Dyrektywy Wodnej.</p> <p>Obecnie procedowany projekt uchwały należy wycofać z dalszej procedury legislacyjnej.</p>	<p>o tym nie tylko liczba pojedyncza w zapisie ustawy lecz także konstrukcja ust. 2, zgodnie z którym ów plan lub program musi zawierać m.in - „opis istniejącego stanu śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym wymagających przebudowy lub modernizacji wraz z opisem brakujących odcinków śródlądowych dróg wodnych istotnych dla osiągnięcia celu, o którym mowa w ust. 1” – jest to zapis świadczący o konieczności całościowego ujęcia zagadnienia w jednym dokumencie.</p> <p>Także w przypadku innych planów i programów związanych z gospodarką wodną ustawodawca precyzyjnie wymienia czy chodzi o wiele planów/programów czy o pojedynczy plan/program, i tak, w ustawie prawo wodne jest mowa o (wielu) planach gospodarowania wodami w</p>	<p>(M.P. poz. 1054) oraz cele określone w załączniku do uchwały nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie przyjęcia „Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)” (M.P. poz. 260).</p> <p>W dokumentach nadrzędnych w stosunku do konsultowanego dokumentu wskazuje się na konieczność rozwoju żeglugi śródlądowej, m.in. w <i>Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku</i> w ramach kierunku interwencji 1 – <i>Budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce</i> – przewiduje się m.in. działanie polegające na rozpoczęciu zagospodarowania dolnej Wisły poprzez zainicjowanie budowy stopnia wodnego poniżej Włocławka (oznaczone jako działanie pilne).</p> <p>Sam dokument jest programem wieloletnim, o którym mowa w art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1634, 1692, 1725, 1747, 1768, 1964 i 2414) a</p>
--	--	--	---	--	---

				<p>dorzeczach, ale o jednym planie zarządzania ryzykiem powodziowym i jednym planie przeciwdziałania skutkom suszy.</p> <p>Ma to szczególne znaczenie zgodnie z innym zapisem art. 42a ustawy żś (ust. 3), który wprost nakazuje sporządzenie strategicznej oceny oddziaływania dla tego typu dokumentów, a dzielenie na pojedyncze plany i programy zawęży ocenę i nie ukazuje kumulacji oddziaływań na środowisko, w tym na obszary sieci Natura 2000 i cele środowiskowe Ramowej Dyrektywy Wodnej (2000/60/WE). Niewłaściwe zatem jest dzielenie planu lub programu, tak jak zostało to zaproponowane np. w projekcie Krajowego Programu Żeglugowego 2030 (dalej KPŻ lub KPŻ 2030), gdzie założono wydzielenia na dwa plany lub program rozwoju – Odry i Wisły. Obecnie konsultowany dokument dotyczy tylko drogi</p>	<p>procedowany jest w trybie przewidziany w ustawie z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju.</p>
--	--	--	--	--	---

					wodnej dolnej Wisły, a konkretnie jej fragmentu i to nie kompleksowo lecz dotyczy 1 inwestycji (SW Siarzewo) więc dokonano nieuprawnionego dalszego podziału, skutkującego ukrywaniem kumulacji oddziaływań.	
Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	41	Uchwała/OSR pkt 5., str. 7	Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko, kolejność konsultacji społecznych i międzyresortowych.	<p>Odwrócenie kolejności procedur: wszczęcie procedury legislacyjnej przed procedurą SOOŚ jest niezgodne z przepisami prawa krajowego i wspólnotowego. Uniemożliwia to realny wpływ wyników strategicznej oceny na projekt uchwały.</p> <p>Wniosek:</p> <p>Jeśli strona rządowa zdecyduje się na kontynuację zamysłu uchwalenia programu „Kompleksowe zagospodarowanie Dolnej Wisły”, a najlepiej całościowego planu lub programu rozwoju dróg wodnych o szczególnym</p>	<p>Ministerstwo Infrastruktury (MI) przygotowujące projekt uchwały zamieniło kolejność procedowania projektu, będącego przedmiotem projektu uchwały. Wpierw powinna zostać wykonana procedura strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (dalej jako sooś) programu. rozwoju śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym (<i>nie jest to program „Kompleksowe zagospodarowanie Dolnej Wisły”</i>) a dopiero na końcu program powinien być poddany procedurze ustawodawczej, w tym dokonanie konsultacji</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>SOOŚ przygotowuje się dla projektów dokumentów, które są uzgodnione i skonsultowane publicznie.</p> <p>Konsultacje publiczne PWDW przeprowadzane są na podstawie ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz Regulaminu Rady Ministrów. Dokumenty te nie wskazują etapu na jakim powinna być wykonana strategiczna ocena oddziaływania na środowisko (dalej: SOOŚ).</p> <p>Natomiast ustawa 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 nie</p>

			<p>znaczeniu...., po usunięciu wad prawnych wskazanych w uwadze nr 1 i 2, to powinno się najpierw usunąć projekt z wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów (obecnie nr ID337), a następnie przeprowadzić sooś programu. Dopiero na tej podstawie powinien zostać przygotowany projekt uchwały (wraz z załącznikami i OSR) i poddany pracom legislacyjnym z uwzględnieniem konsultacji międzyresortowych i społecznych.</p>	<p>międzyresortowych i sporządzenie OSR. Konieczność wykonania sooś wynika bezpośrednio z zapisów art. 42a (ust. 3) ustawy o źś, a jest to podstawa prawna wpisana w przedmiotowy projekt uchwały. Pośrednio konieczność taka wynika też też z przedmiotu programu – realizacji przedsięwzięć wymagających uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, co skutkuje koniecznością wykonania sooś zgodnie z przepisami rozdziału 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2008 nr 199 poz. 1227 z późn. zm.; dalej również jako ustawa ooś). W OSR (pkt 5). także stwierdzono konieczność wykonania procedury sooś.</p>	<p>precyzuje na jakim etapie opracowywania projektu dokumentu powinna zostać rozpoczęta procedura SOOŚ.</p> <p>Z punktu widzenia nadrzędnego celu prowadzenia SOOŚ, którym jest zapewnienie właściwego uwzględnienia w projekcie dokumentu kwestii środowiskowych – zasadne jest, aby wykorzystywana podczas postępowania SOOŚ dokumentacja, była jak najlepiej dopracowana pod względem merytorycznym. Oznacza to, że wcześniejsze przeprowadzenie uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych jest jak najbardziej zasadne i wskazane.</p>
--	--	--	---	---	--

					<p>Konsultacje projektu uchwały w pierwszej kolejności zaskutkowały brakiem odpowiednich zapisów o środowiskowych oddziaływaniach przedmiotu uchwały (w tym możliwości osiągnięcia celów środowiskowych o których mowa w ustawie PW, zarówno w uzasadnieniu uchwały, załączniku do uchwały jak i w OSR. Wynik soos może przesądzić nawet o braku kontynuacji procedowania danego planu i programu.</p> <p>Odwrócenie kolejności ww. procedur skutkuje naruszeniem przepisów prawa krajowego, ale również wspólnotowego i ustaleń wynikających z podpisanych konwencji (patrz Konwencja o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska tzw. Konwencja z Aarhus, art. 7). Działanie takie</p>	
--	--	--	--	--	--	--

				<p>jest wprost sprzeczne z art. 6 ust. 2 Dyrektywy SOOŚ (2001/42/WE) „Organy określone w ust. 3 oraz społeczeństwo określone w ust. 4 mają odpowiednio wczesną i realną możliwość, we właściwych ramach czasowych, wyrażenia swojej opinii o projektach planów i programów oraz towarzyszącym im sprawozdaniu dotyczącym środowiska przed przyjęciem planu lub programu lub poddaniem go procedurze ustawodawczej.”</p> <p>Przypominamy, że tak samo, przy odwróconej kolejności procedur, był uchwalany projekt KPŻ 2030, a tożsama uwaga jednej z organizacji ekologicznych o braku podstaw do takiej odwróconej kolejności działań została uznana przez MI jako słuszna i została rzekomo uwzględniona.</p> <p>Zwracamy również uwagę, że aktualizacje planów</p>	
--	--	--	--	--	--

					<p>gospodarowania wodami w dorzeczu oraz projekt programu przeciwdziałania niedoborowi wody, były procedowane w sposób właściwy – najpierw sooś, a później konsultacje projektu aktu prawnego.</p>	
<p>Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków</p>	<p>42</p>	<p>Uzasadnienie, OSR, załącznik (rozdz. 4.1.2, str. 25.)</p>	<p>Program zakłada realizację celu głównego oraz celów szczegółowych poprzez realizację jednej inwestycji – budowę stopnia wodnego na wysokości miejscowości Siarzewo.</p>	<p>Program wieloletni nie może służyć finansowaniu niezatwierdzonej i wysoce wątpliwej inwestycji, jaką jest stopień wodny Siarzewo. Przedsięwzięcie nie ma wydanych decyzji jak pozwolenie wodnoprawne, pozwolenie na budowę. Nie ma nawet ostatecznej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p> <p>Obecnie procedowany projekt uchwały Rady Ministrów powinien być zatem wycofany.</p>	<p>Zgodnie z załącznikiem do uchwały – programem (dalej również jako: załącznik, załącznik PDW), jedynym elementem inwestycyjnym programu, który ma być przyjęty uchwałą jest Budowa stopnia wodnego Siarzewo (rozdz. 4.1.2 s. 27), . Jest to przedsięwzięcie, co do którego nie jest przesądzone, że w ogóle zostanie zatwierdzone do realizacji, a jeśli – to nie wiadomo w jakiej formie. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody dla przedsięwzięcia, na która powołują się autorzy załącznika – programu, (s. 32-34) nie jest nawet ostateczna. Trwa procedura odwoławcza i już raz organ II instancji</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Program wieloletni może zostać przygotowany w celu realizacji jednej inwestycji.</p> <p>Działanie polegające na rozpoczęciu zagospodarowania dolnej Wisły poprzez zainicjowanie budowy stopnia wodnego poniżej Włocławka (oznaczone jako działanie pilne) wskazane zostało w <i>Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku</i> w ramach kierunku interwencji 1 – <i>Budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce.</i></p> <p>Ponadto należy podkreślić, że program wypełnia m.in. strategię rozwoju sektora transportu określoną w załączniku do uchwały nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. w</p>

					<p>odmówił uzgodnienia tego przedsięwzięcia. Zatwierdzenie uchwałą programu wieloletniego, którego treścią jest budowa przedmiotowego przedsięwzięcia, jest obecnie niemożliwa, co wynika choćby z par. 5 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2010 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa (Dz. U. poz. 1579),. zgodnie z którym łączna kwota z budżetu państwa, tu - zapisana w uchwale, nie może być wyższa niż „wartość kosztorysowa inwestycji określona przy rozpoczęciu jej realizacji, obejmująca koszty przygotowania do realizacji, koszty robót budowlanych, koszty nadzoru nad wykonywaniem robót budowlanych i koszty pierwszego wyposażenia, oraz z uwzględnieniem warunków dokonywania wydatków przez państwowe jednostki budżetowe i zasad udzielania</p>	<p>sprawie przyjęcia „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” (M.P. poz. 1054) oraz cele określone w załączniku do uchwały nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie przyjęcia „Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)” (M.P. poz. 260).</p> <p>Uwaga przekazana do inwestora PGW w zakresie kwestii środowiskowych. Raport z konsultacji wraz z załącznikami zostanie uzupełniony i przekazany do publicznej wiadomości.</p>
--	--	--	--	--	--	--

					dotacji na realizację inwestycji innym jednostkom” (patrz załącznik – rozdz. 2.1. str. 6). Wymaga to znajomości zatwierdzonej wersji przedsięwzięcia i sporządzenia kosztorysów. Rozpoczęcie procedury legislacyjnej uchwały rady Ministrów dla finansowania z budżetu państwa przedsięwzięcia, dla którego nie została wydana ostateczna i prawomocna dśu. jest jawnym podważaniem zapisów Konwencji Aarhus i Dyrektywy OOŚ (2011/92/UE), które wymagają, aby udział w postępowaniu przez zainteresowaną społeczność (w tym NGO) był skuteczny, jak i skuteczne prawo doskargisądowej.	
Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony	43	Uzasadnienie, Załącznik (podrozdział 4.1.3, str. 27)	Załącznik, Cel szczegółowy 1 – wzmocnienie integracji portu morskiego Gdańsk z zapleczem lądowym	Realizacja celu PDW jakim jest odciążenie transportu drogowego i kolejowego z portu Gdańskiego jest fikcją. Odciążenie Portu Gdańskiego jest fikcją – cały zakładany transport DWW byłby w stanie odciążyć załadunek w Porcie o	Szczegółowym celem nr 1 programu (PDW) jest wzmocnienie integracji portu morskiego Gdańsk z zapleczem lądowym. Na DDW po realizacji PDW ma być transportowanych 280000 ton towarów (załącznik s. 28).	Uwaga nieuwzględniona. Analizowanie jedynie ilości ładunku i na tej podstawie szacowanie udziału w ilości ogółem ładunków przewożonych w relacji od/do portu morskiego Gdańsk jest jedynie jednym z elementów oceny stopnia integracji tego portu z zapleczem lądowym.

			<p>0,4%, a na odcinku Gniew - Solec Kujawski byłoby to w granicach błędu statystycznego -0,012% (Solec) oznacza, że cel jest z gruntu rzeczy fałszywy. Rola Zb. Siarzewo w osiągnięciu tegoż jest zerowa, gdyż znajduje się on powyżej Solca Kujawskiego i nie ma wpływu na podwyższenie parametrów drogi wodnej na tym odcinku.</p> <p>Wniosek – Cel nr 1 planowanej uchwały ustanawiającej program wieloletni nie może być w żaden sposób spełniony, a więc uchwała powinna być wycofana z dalszej procedury legislacyjnej.</p>	<p>Z tego 77 % tylko po Martwej Wiśle (ok. 11 km od Portu Gdańsk) - 215600 t, 20% Wisłą do Gniewu (56000 t) i 3% Wisłą od Gniewu do portu w Solcu Kujawskim (8400 t)(patrz s. 29 załącznika - PDW).</p> <p>Port Gdańsk w roku 2022 zanotował rekord w przeładunku towarów – wyniósł on 68 200 000 ton.</p> <p>https://www.gov.pl/web/infrastruktura/kolejny-rekordowy-rok-dla-polskich-portow-morskich</p> <p>Oznacza to, że gdyby cały planowany transport wodny DWW odbywał się od Portu Gdańsk to udział tego rodzaju transportu we wzmocnieniu portu morskiego Gdańsk z zapleczem lądowym wyniósłby odpowiednio:</p> <p>Całość – 0,41%</p> <p>w czym udział by miały odcinki:</p>	<p>Podkreślenia wymaga, że podstawowym celem jest zapewnienie odpowiedniej dostępności transportowej infrastruktury wszystkich gałęzi transportu. Realizacja zaplanowanej w Programie inwestycji – budowy SW Siarzewo – przyczyni się do poprawy warunków nawigacyjnych na odcinku Dolnej Wisły, łączącej port morski Gdańsk z zapleczem lądowym. Wraz z prowadzoną bieżącą działalnością utrzymaniową przez PGW WP zapewniona zostanie dostępności do wykonywania operacji transportowych na tej drodze wodnej.</p> <p>Analizując modelowe przykłady funkcjonowania największych europejskich portów morskich (np. Rotterdam lub Hamburg) należy zauważyć, że tylko równomierny rozwój wszystkich gałęzi transportu (kolejowego, drogowego i wodnego śródlądowego) umożliwia efektywną ekonomicznie integrację portu z zapleczem lądowym. W praktyce ma to wpływ na obniżenie kosztów transportu w wymiarze ekonomicznym i środowiskowym.</p> <p>Podane w Programie prognozy ładunków mają charakter jedynie</p>
--	--	--	---	---	---

				<p>Martwa Wisła – 0,316%</p> <p>Wisła – do portu Gniew – 0,08%</p> <p>Wisła – odc. Gniew-Solec Kujawski - 0,012%</p> <p>Transport do Solca Kujawskiego to ekwiwalent ok. 5 pociągów towarowych – w skali całego roku.</p> <p>Z powyższego wynika, że program . <i>Kompleksowe zagospodarowanie Dolnej Wisły</i> nie jest w stanie w żadnym wypadku odciążać przeładunku w Porcie Gdańsk, a za tym spełnić zakładanego celu nr 1. Ewentualne przeniesienie środków z rozbudowy infrastruktury kolejowej (w tym portowej) na realizację PDW (co sugerują zapisy załącznika, str. 17) można by uznać za sabotaż gospodarczy. Na szczęście wbrew założeniom przedstawionym w PDW w</p>	<p>szacunkowy i obrazują przede wszystkim dostępność tego odcinka do przewozu ładunków w relacji port morski Gdańsk – zaplecze lądowe.</p> <p>O sile tej relacji będzie decydować uwarunkowania gospodarcze i decyzje biznesowe podejmowane przez operatorów logistycznych i gestorów ładunków. Rosnąca rola portu morskiego Gdańsk wymaga zapewnienie multimodalnego korytarza transportowego na jego zapleczu, co jest potwierdzone przez modele funkcjonowania portów morskich w UE.</p> <p>Odnosząc się do kwestii „przeniesienia środków z rozbudowy kolejowej na realizację PDW” to wskazana opinia wnioskodawcy ma charakter znacznej i błędnej nadinterpretacji zapisów Programu. Powyższe założenia nie zostały nigdzie wskazane w treści Programu.</p>
--	--	--	--	--	--

					<p>latach 2020-2022 dokonano głębokiej modernizacji infrastruktury transportowej w porcie Gdańsk, i za kwotę 1,1 mld zł netto, przy udziale Funduszy Unijnych, dokonano przebudowy układu torowego, dzięki czemu możliwy był tak olbrzymi wzrost przetładunku w Porcie Gdańsk (w ciągu roku o 28%).</p> <p>Należy zauważyć, że jedyna inwestycja w ramach programu to budowa Stopnia Wodnego w Siarzewie. Zgodnie z zapisami PDW nie przewiduje się, aby miał on jakikolwiek udział w transporcie po DWW, gdyż znajduje się on 50 km powyżej Solca Kujawskiego – ostatniego portu który ma mieć jakikolwiek udział w transporcie w obrębie DWW, choć jak wskazano powyżej – wyjątkowo nikły. . Przy braku innych działań na Wiśle jak całkowita regulacja koryta, pogłębienie, budowa stopni</p>	
--	--	--	--	--	--	--

					wodnych poniżej niemożliwe jest osiągnięcie polepszenia parametrów DW poniżej piętrzenia. Planowane jest więc wydanie ponad 7 mld zł, przy absolutnym braku jakichkolwiek efektów w zakresie celu nr 1 przedsięwzięcia.	
Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	44	Uzasadnienie, Załącznik (podrozdział 4.1.5, str. 30)	Załącznik 4.1.5 Cel szczegółowy 3 – poprawa funkcjonowania gospodarki wodnej w ujęciu regionalnym	<p>W uzasadnieniu, OSR oraz w załączniku do uchwały znalazły się niczym nieoparte informacje o skuteczności przeciwpowodziowej planowanego stopnia Siarzewo.</p> <p><i>Redukcja fali powodziowej.</i></p> <p>„Praca dwóch zbiorników (we Włocławku i Siarzewie) zmniejszy zagrożenie powodziowe, a niekiedy je całkowicie wyeliminuje. Przyczyni się do ponad 50% redukcji fal o parametrach dotychczasowych wylewów wód w Toruniu (przy pojedynczym zbiorniku tylko do 38%) i dalszego ich złagodzenia w</p>	Zgodnie z cytowaną w załączniku decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia „Budowa stopnia wodnego na Wiśle poniżej Włocławka” z 29 XII 2017 r., czynna ochrona przeciwpowodziowa nie jest funkcją docelową zbiornika (s.96). Potwierdzają to obliczenia wykonane na zlecenie WWF Polska, 2012 „Ocena wpływu zbiornika Włocławek oraz planowanego stopnia i zbiornika w Siarzewie na warunki przepuszczania wielkich wód na podstawie powodzi z maja 2010 roku.”. https://straznicy.wwf.pl/wp-	Uwaga przekazana do inwestora – PGW WP. Raport z konsultacji wraz z załącznikami zostanie uzupełniony a następnie przekazany do publicznej wiadomości.

			<p>formie retencji dolinnej w dół rzeki.” Rozdz. 4.1.5. s. 30).</p> <p>Nie wiadomo skąd wzięto te informacje, ale są one nieprecyzyjne – nie wiadomo jakiego przepływu i jakich wezbrań dotyczą te redukcje – według danych publicznie dostępnych jest zupełnie inaczej – budowa zbiornika nie zmniejszy zagrożenia powodziowego.</p> <p>Przeciwpowodziowe działanie SW Siarzewo stanowiącego jedyne działanie PDW nie jest w żaden sposób udokumentowane, a są dokumenty i publikacje przeczące temu. Budowa SW Siarzewo może nawet zwiększyć zagrożenie powodziowe przez podwyższoną wysokość fali powodziowej na odcinku podpiętrżonym przez zbiornik, czy wystąpienia nowych zjawisk lodowych na nowym zbiorniku.</p>	<p>content/uploads/2018/10/Sto pie%C5%84_Siarzewo_W%C5%82oclawek_znaczenie_dla_zarz%C4%85dzania_ryzykiem_powodziowym-1.pdf zgodnie z którym ani zbiornik Włocławek, ani Siarzewo nie są w stanie zredukować wysokich wezbrań o charakterze powodziowym. W podsumowaniu ekspertyzy napisano: „Przeprowadzone obliczenia pokazują, że zmiany w sposobie funkcjonowania stopnia Włocławek, budowa dodatkowego stopnia w rejonie Siarzewa nie będą miały jednoznacznie pozytywnego wpływu na „poprawę bezpieczeństwa powodziowego”. W najlepszym razie mogą być obojętne. Powódź roku 2010 w rejonie środkowej Wisły z uwagi na objętość pokazała, że stopnie wodne mogą również w pewnych warunkach stworzyć dodatkowe zagrożenie powodziowe.”.</p>	
--	--	--	---	--	--

				<p>Należy też zauważyć, że planowana retencja powodziowa na zbiorniku – 36 mln m³ może być zbliżona lub nawet mniejsza, w porównaniu do retencji dolinowej (międzywała) Wisły na odcinku od Włocławka do m. Siarzewo – takich danych też nie udostępniono. Rezerwa ta, przy przepływach rzędu 6000 m³/s (powódź z 2010 r.) wystarczy na ok. 1,5 h.</p> <p><i>Zapewnienie odpowiedniej głębokości wody dla pracy lodołamaczy</i></p> <p>Praca lodołamaczy na tym odcinku będzie konieczna, ale tylko jeśli zostanie zbudowany zbiornik Siarzewo. Zgodnie z opracowaniem załączonym do raportu o oddziaływaniu na środowisko „Budowa stopnia wodnego na Wiśle poniżej Włocławka” (dalej również jako raport ooś) - „Zmiany ustroju lodowego poniżej</p>	
--	--	--	--	---	--

					<p>stopnia wodnego Włocławek wywołane planowanymi stopniami piętrzącymi (podpierającymi)” autorstwa prof. dr hab. Marka Grzesia, sierpień 2011. Odcinek poniżej Włocławka przestał być zatorogenny po zaprzestaniu na SW Włocławek szczytowego charakteru pracy elektrowni (duże amplitudy przepływu) (s. 16 Grześ 2011). Jednocześnie Grześ (2011) twierdził, że „Należy bardzo wyraźnie podkreślić, że powstanie nowego zbiornika nie zmniejszy zagrożenia zatorowego na Zbiorniku Włocławskim. Wszystkie dotychczasowe problemy eksploatacyjne Zbiornika Włocławskiego wynikają ze zmiany struktury zlodzenia. [...]”, a także zwracał uwagę, że lokalizacja stopnia w Siarzewie nie jest optymalna pod względem prowadzenia akcji lodołamania (lokalizacja Przepust była pod tym względem najlepsza).</p>	
--	--	--	--	--	--	--

					<p>Najbardziej zatorogennym miejscem na Wiśle jest obecnie zbiornik SW Włocławek. Pokazała to dobitnie sytuacja z lutego 2021 r. gdy zalaniu uległa część dzielnicy Płocka. Jednocześnie nie zawsze istnieją warunki pogodowe do przeprowadzenia skutecznego lodołamania. Na tej podstawie, należy stwierdzić, że realizacja PDW a zarazem – budowie SW Siarzewo, może zwiększyć ryzyko powodzi zatorowej, a zapewnienie głębokości dla lodołamania będzie tylko działaniem minimalizującym nowe zagrożenie.</p> <p>Jednocześnie PDW nie rozstrzyga jak należałoby ewentualnie zapewnić pracę lodołamaczy na 300 km odcinku poniżej SW Siarzewo i żadnych takich zadań nie proponuje.</p>	
--	--	--	--	--	---	--

Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	45	Uzasadnienie, Załącznik (podrozdział 4.1.5, str. 30)	Załącznik 4.1.5 Cel szczegółowy 3 – poprawa funkcjonowania gospodarki wodnej w ujęciu regionalnym	<p>Susza</p> <p>PDW, czyli budowa SW Siarzewo nie jest w stanie w żaden sposób przeciwdziałać skutkom suszy w ujęciu regionalnym, a nawet lokalnym.</p>	<p>Zgodnie z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie przewiduje się sieci wodociągów do nawadniania pól i innych użytków zielonych. Kształt doliny Wisły w tym rejonie (w większości skarpy po obu brzegach) powoduje, że prawdopodobnie więcej obszarów rolniczych zostanie zniszczonych w wyniku budowy zbiornika i nowych obwałowań, niż skorzysta na podpiętrzeniu wód gruntowych. Jedyny większy obszar w którym realnie nastąpi podniesienie wód gruntowych to prawy brzeg na wysokości planowanej zapory – jest to teren leśny z niewielkimi enklawami zabudowy. Zgodnie z raportem o oś „Budowa stopnia wodnego na Wiśle poniżej Włocławka” wystąpią tam podtopienia, co nie jest korzystnym zjawiskiem i może prowadzić np. do konieczności wysiedleń.</p>	<p>Uwaga przekazana do inwestora – PGW WP. Raport z konsultacji wraz z załącznikami zostanie uzupełniony a następnie przekazany do publicznej wiadomości.</p>
--	----	--	---	---	--	--

					<p>Jednocześnie poniżej planowanego SW Siarzewo wystąpią zjawiska erozji, o czym PGW WP prawdopodobnie wiedzą na podstawie załączników do raportu o oś Siarzewo i opracowania „Symulacje numeryczne prognozy erozji (deformacji) koryta Wisły poniżej Stopnia Wodnego Siarzewo wraz ze wskazaniem rozwiązań technicznych ograniczających erozję” zamówionego przez PG W WP w 2020 r.</p>	
Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	46	Uzasadnienie, OSR, Załącznik podrozdział 4.1.4, str. 30)	Cel szczegółowy 2 – produkcja energii ze źródeł odnawialnych i zwiększenie poziomu bezpieczeństwa krajowego systemu energetycznego	Realizacja konsultowanej uchwały nie ma znaczenia w bilansie OZE w Polsce, nie ma też uzasadnienia w zwiększaniu poziomu bezpieczeństwa krajowego systemu energetycznego, o czym świadczą liczby i eksperckie, publicznie dostępne opracowania.	Produkcja energii elektrycznej jest jedynym udowodnionym celem przedmiotu procedowanej uchwały. Jednak zakładane 80 MW nie stanowi znaczącej ilości wspierającej OZE w ujęciu krajowym. W roku 2022 moc zainstalowana OZE w Polsce wyniosła 22GW i wzrosła w stosunku do 2019 r. o prawie 6GW	Uwaga przekazana do inwestora – PGW WP. Raport z konsultacji wraz z załącznikami zostanie uzupełniony a następnie przekazany do publicznej wiadomości.

			<p>Cel nieuzasadniony wobec strat środowiskowych i istniejących alternatyw – uchwałę należy wycofać z prac legislacyjnych.</p>	<p>https://www.rynekelektryczny.pl/moc-zainstalowana-oze-w-polsce/.</p> <p>Oznacza to udział PDW w mocy zainstalowanej OZE w wysokości ok. 0,36%, a w łącznej moc zainstalowana wszystkich źródeł energii elektrycznej w Polsce (ca. 80 GW) – 0,1%.</p> <p>Taką moc i taką ilość wyprodukowanej energii OZE można uzyskać znacznie taniej innymi środkami (energetyka wiatrowa, fotowoltaika, biomasa), co zostało opisane w raporcie powstałym na zlecenie WWF Polska - „Alternatywa dla planowanej elektrowni wodnej w Siarzewie w kontekście bezpieczeństwa energetycznego” prof. Popczyk i dr. Bodzek (2020) https://www.wwf.pl/sites/default/files/2020-03/SIARZEWO_RAPORT_CALO_SC_0.pdf Autorzy stwierdzają, że „Z energetycznego punktu</p>	
--	--	--	--	--	--

					<p>widzenia budowa Elektrowni Wodnej Siarzewo o mocy 80 MW za 2,2 mld PLN z terminem uruchomienia w 2025 r. jest nieracjonalna. Taki jednoznaczny wniosek wynika z szeroko zakrojonych analiz konfrontujących elektrownię w Siarzewie z licznymi rozwiązaniami alternatywnymi. Podkreśla się, że są to wyniki ujawniające z jednej strony słabe – z punktu widzenia potrzeb KSE (Krajowy System Energetyczny) – strony Elektrowni Wodnej Siarzewo, z drugiej potwierdzające przewagę rozwiązań alternatywnych.” Zwracamy uwagę, że zakładano wtedy (2019/2020 r.) koszty budowy stopnia Siarzewo na 2,2 mld zł, a w procedowanym projekcie uchwały jest to już ponad 7,5 mld zł. Takie koszty finansowe oraz gigantyczne koszty środowiskowe, w odniesieniu do niewielkiej produkcji energii OZE są tym bardziej nieracjonalne.</p>	
--	--	--	--	--	---	--

					<p>Kwestia wsparcia przez budowę stopnia w Siarzewie bezpieczeństwa KSE poprzez możliwość świadczenia usługi blackstartu też została opisane w ww. raporcie prof. Popczyka i dr. Bodzka. Wynikiem ich analiz jest stwierdzenie, że współcześnie nie ma w centralnej Polsce zapotrzebowania na usługę „blackstart”, którą już ze zdecydowaną nawiązką pełni obecnie SW Włocławek, a i dla niej istnieją obecnie alternatywy (umowa na świadczenie usługi dotyczy tylko EW Pątnów, która przechodzi teraz głęboką modernizację). Cytując autorów: (s. 72 opracowania „Alternatywa...”): „EW Siarzewo nie poszerzy zdolności operacyjnych KSE ze względu na swoją lokalizację, w pobliżu EW Włocławek, i takie same powiązania sieciowe jak EW Włocławek”.</p>	
--	--	--	--	--	---	--

Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	47	OSR, punkt 1, str.2	<p>Twierdzenia o realnym zagrożeniu SW Włocławek i skutkach katastrofy. W tym fragmencie:</p> <p>Na DWW zlokalizowany jest zagrożony katastrofą budowlaną stopień wodny we Włocławku. Według ekspertów, w wyniku hipotetycznej awarii zapory we Włocławku, istnieje duże ryzyko wystąpienia powodzi i przerwanie wałów przeciwpowodziowych. Możliwe straty oszacowano na kwotę 5 522 mln zł, tylko na obszarze samych Żuław to kwota może wynieść około 2 500 mln zł. Podobne skutki może wywołać jednoczesne wystąpienie kilku zatorów lodowych.</p> <p>Oprócz wielomiliardowych strat jakie mogą powstać w przypadku awarii wałów, 56 tys. ludzi zostanie narażonych na utratę życia lub zdrowia. Zalanych zostanie 13 tys. budynków mieszkalnych, 726 społecznych oraz 183 zabytkowe.</p>	<p>W OSR, w punkcie 1 (Jaki problem jest rozwiązywany?) znalazły się niczym nie poparte twierdzenia o wielkości szkód wywołanych potencjalną awarią zapory we Włocławku, które następnie były cytowane przez lokalne gazety na Kujawach (np. https://www.portalwloclawek.pl/artukul/8121,obliczono-skutki-katastrofy-na-stopniu-wodnym-we-wloclawku-56-tys-osob-moze-stracic-zycie-ucierpi-183-zabytkow):</p> <p>„Według ekspertów, w wyniku hipotetycznej awarii zapory we Włocławku, istnieje duże ryzyko wystąpienia powodzi, ze względu na fakt, że przepływy osiągną wartości jak dla wody 500-letniej. W tym scenariuszu bardzo prawdopodobne jest przerwanie wałów przeciwpowodziowych. Możliwe straty oszacowano na kwotę 5 522 mln zł, tylko na obszarze samych Żuław to kwota może wynieść około 2 500 mln zł. Podobne skutki może wywołać</p>	<p>Nie ma żadnych publicznie dostępnych informacji o istniejącym obecnie zagrożeniu katastrofą SW Włocławek w przypadku braku budowy SW Siarzewo. Informacje podane przez stronę rządową na temat skutków awarii SW Siarzewo nie znajdują potwierdzenia w dostępnych dokumentach. Ewentualny gorszy stan techniczny niektórych elementów SW Włocławek może wynikać z zaniedbań PGW WP odnośnie realizacji postanowień decyzji środowiskowej z 2011 r. dotyczących remontu SW Włocławek.</p> <p>Dostępne dane z raportu oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia „Budowa stopnia wodnego na Wiśle poniżej Włocławka” (2017) pokazują zupełnie inny obraz hipotetycznej katastrofy na zaporze we Włocławku. (tom VII, str. 123). Wynika z nich, że taka katastrofa (rozmycie</p>	<p>Uwaga przekazana do inwestora – PGW WP. Raport z konsultacji wraz z załącznikami zostanie uzupełniony a następnie przekazany do publicznej wiadomości.</p>
--	----	---------------------	--	---	---	--

			<p>Przeszło 1 450 km² zagrożonych jest podtopieniem.</p>	<p>jednoczesne wystąpienie kilku zatorów lodowych.</p> <p>Oprócz wielomiliardowych strat jakie mogą powstać w przypadku awarii wałów, 56 tys. ludzi zostanie narażonych na utratę życia lub zdrowia. Zalanych zostanie 13 tys. budynków mieszkalnych, 726 społecznych oraz 183 zabytkowe. Przeszło 1 450 km² jest zagrożonych podtopieniem.” (s. 1 uzasadnienia).</p> <p>Uważamy, że brak podania źródła, wskazującego na ekspertów i ekspertyzy może wskazywać na celowe działanie służące wzniesieniu atmosfery strachu wśród społeczności lokalnych wzdłuż dolnej Wisły – byłoby to niedopuszczalne, a powyższy cytat nie ma żadnej wartości merytorycznej.</p> <p>Nie ma żadnych dostępnych informacji o istniejącym obecnie zagrożeniu katastrofą SW</p>	<p>zapory ziemnej) nie spowoduje zagrożenia dla życia i zdrowia ludzi ani strat w mieniu. Modelowanie do którego ten rozdział się odnosi wskazuje na niskie prędkości wody już bezpośrednio poniżej stopnia. Co istotne, katastrofa SW Siarzewo, przy tych samych założeniach (przepływ) byłaby groźniejsza, ze względu na znacznie wyższe przepływy (prawie 2x większe niż w przypadku awarii SW Włocławek), wyższe byłyby też prędkości wody powstałe w wyniku „przebiecia hydraulicznego” stopnia.</p> <p>W załączniku (s 26) stwierdzono, że „Obecnie prowadzone kontrole i oceny stanu technicznego stopnia wodnego Włocławek określają jego stan jako dostateczny. Ocena ta nie zostanie podwyższona do poziomu <i>dobrej</i> bez wykonania kolejnego podpiętrzenia zapewniającego stabilizację i</p>	
--	--	--	---	---	---	--

			<p>Włocławek w przypadku braku budowy SW Siarzewo. Informacje podane przez stronę rządową na temat skutków awarii SW Siarzewo nie znajdują potwierdzenia w dostępnych dokumentach. Ewentualny gorszy stan techniczny niektórych elementów SW Włocławek może wynikać z zaniedbań PGW WP odnośnie realizacji postanowień decyzji środowiskowej z 2011 r. na remont SW Włocławek.</p> <p>Uchwała rządowa nie może się opierać na niesprawdzonych danych – cel nie może zatem zostać uznany za spełniony przez PGW – uchwałę należy wycofać.</p>	<p>osiągnięcia projektowych parametrów pracy obiektu. Nie należy łączyć ze sobą pojęć obecnego stanu technicznego obiektu oraz konieczności jego podparcia.” Jednak kolejny raz nie podano źródeł do takiego twierdzenia. Po pierwsze, organem przeprowadzającym takie kontrole jest Centrum Technicznej Kontroli Zapór (wcześniej OTKZ) działające przy IMGW. Zgodnie ze stosowaną przez CTKZ metodyką ocenia się poszczególne elementy zapory/stopnia. W rządowym komunikacie jest mowa o jakiejś ocenie całej budowli, a brak jest ocen cząstkowych. Po drugie, Stopień Włocławek w latach 2013-2016 przeszedł głęboką modernizację w ramach projektu pn. „Poprawa stanu technicznego i bezpieczeństwa powodziowego Stopnia Wodnego Włocławek” POIS.03.01.00-00-012/11 współfinansowanego ze środków Funduszu Spójności w</p>	
--	--	--	--	--	--

					<p>ramach POIiŚ. W jego skład wchodziło m.in. poprawa stanu zagęszczenia korpusu i podłoża zapory czołowej, wykonanie przestony przeciwfiltracyjnej wzdłuż muru oporowego na lewym przyczółku zapory, rozbudowa automatycznego systemu pomiarowo-kontrolnego stopnia (ASTKZ), remont jazu w zakresie konstrukcji, urządzeń mechanicznych i elektrycznych, remont śluzy i awanportów, przebudowa przepławki dla ryb. Koszt projektu to ponad 100 mln zł, z czego ok. 70 mln zł pochodziło z dotacji UE. Ocena stanu wszystkich elementów zapory po tych pracach dokonana przez OTKZ dała wynik „niezagrożające bezpieczeństwu”. Tak samo w raporcie ooś dla budowy SW Siarzewo stwierdzono, że „aktualny stan techniczny samych budowli jest zadowolający i jako taki nie</p>	
--	--	--	--	--	--	--

					<p>powinien stanowić zagrożenia.” (t. VII s. 120).</p> <p>Istotną kwestią może być zaniechanie wykonania przez RZGW/Wody Polskie zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na Remont SW Włocławek. Zarządca stopni a po dziś dzień nie wykonał przebudowy istniejącego progu podpiętrzającego, tak aby był sprawny technicznie i drożny dla organizmów wodnych. Już raz, w 2018 r. Wody Polskie zostały za to ukarane grzywną przez WIOŚ w Bydgoszczy. Wody Polskie od lat jedynie remontują próg podpiętrzający co nie rozwiązuje problemu stanu obiektu, migracji organizmów, a powoduje znaczące negatywne oddziaływania na organizmy wodne. W 2018 r. Wody Polskie wykonały remont progu podpiętrzającego wraz z codziennym wstrzymywaniem przepływu, w wyniku tego oszacowano, że śmierć</p>	
--	--	--	--	--	--	--

					poniosło ok. 5 mln ryb „Ekspertyza ichtiologiczna w zakresie szkody w ichtiofaunie rzeki Wisły poniżej stopnia wodnego we Włocławku powstałej w wyniku działań wstrzymywania przepływu rzeczno-egzogenicznego” (Płachocki 2019). http://praworzeki.eko-unia.org.pl/imgturysta/files/ekspertyzy/E6.pdf	
Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	48	OSR, punkt 2, str. 3	Fragment: Realizacja PDW stworzy stabilne warunki nawigacyjne, niezbędne do prowadzenia nieprzerwanego transportu wodnego śródlądowego, umożliwiając przeniesienie znacznej części ładunków z transportu samochodowego na transport wodny śródlądowy.	Usunięcie przedmiotowego fragmentu.	Z przedstawionych w ramach konsultacji publicznych dokumentów nie wynika, by tzw. „Program wieloletni pn. Kompleksowe zagospodarowanie Dolnej Wisły” stworzył „stabilne warunki nawigacyjne”. W tym miejscu należy jeszcze raz podkreślić - w ramach programu powstać ma jedna inwestycja - SW Siarzewo. Jest wysoce wątpliwe, by spowodowała ona zarówno „stabilne warunki”, jak i - tym bardziej - nieprzerwany transport. W polskich warunkach klimatycznych (np. ze względu na susze czy	Uwaga częściowo uwzględniona. Zapisy OSR zostaną przeanalizowane i poprawione zgodnie z zapisami Programu.

					zimowe oblodzenie) jest to niemożliwe. Dodatkowo, biorąc pod wzgląd fakt, że dotyczy to jednej inwestycji stwierdzenie, że umożliwi to “przeniesienie znacznej części ładunków z transportu samochodowego na transport wodny śródlądowy” jest mocno na wyrost, gdyż jest wysoce wątpliwe, by znaczna część ładunków na trasie Włocławek - Siarzewo została przeniesiona na transport śródlądowy.	
Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	49	OSR, punkt 4, str. 5	4. Podmioty, na które oddziałuje projekt	Uwzględnienie Polskiego Związku Wędkarskiego.	W dokumencie nie uwzględniono Polskiego Związku Wędkarskiego i szerzej wędkarzy, jako tych podmiotów, na które projekt będzie oddziaływał negatywnie, w tym poprzez negatywne oddziaływanie na wybrane gatunki ryb.	Uwaga uwzględniona. Punkt 4. OSR oraz oddziaływanie na Polski Związek Wędkarski zostanie przeanalizowany i stosownie uzupełniony.
	50	OSR, punkt 10, str. 11	10. Wpływ na pozostałe obszary	Uwzględnienie w ramach Omówienia wpływu na środowisko naturalne.	W dokumencie w ramach punktu 10 zauważono wpływ na środowisko naturalne jednakże nie odniesiono się do	Uwaga przekazana do inwestora – PGW WP. Raport z konsultacji wraz z załącznikami zostanie uzupełniony a następnie przekazany do publicznej wiadomości.

					tego aspektu w części opisowej - omówieniu wpływu.	
51	Załącznik-Program (rozdział 1, s. 4, ramka)	Fragment: opis istniejącego stanu śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym wymagających przebudowy lub modernizacji wraz z opisem brakujących odcinków istotnych dla osiągnięcia celu.	Należy zacytować całość Art. 42a. punkt 2 podpunkt 1, tj. wraz z "o którym mowa w ust. 1".	Brak fragmentu Art. 42a. pozostawia możliwość interpretacji odnośnie założonego celu, a został on zapisany przez ustawodawcę i jest nim zgodnie z punktem 1 Art. 42a "potrzeba zapewnienia warunków do zrównoważonego rozwoju systemu transportowego kraju".	Uwaga poza zakresem programu. Przedmiotowa tabela została usunięta z programu w wyniku uwzględnienia uwag.	
52	Załącznik-Program (rozdział 1, s. 4, ramka)	Fragment: szacunkowe koszty realizacji wraz z harmonogramem realizacji.	Należy zacytować całość Art. 42a. punkt 2 podpunkt 3, tj. wraz z "o których mowa w pkt 2".	Brak fragmentu Art. 42a. pozostawia możliwość interpretacji odnośnie planowanych przedsięwzięć, a są one w Art. 42a określone.	Uwaga poza zakresem programu. Przedmiotowa tabela została usunięta z programu w wyniku uwzględnienia uwag.	
53	Załącznik-Program (rozdział 1, s. 5)	Fragment: W KPŻ2030 określono działania sektorowe i zadania inwestycyjne na Odrzańskiej Drodze Wodnej i Wiśle na odcinku od Gdańska do Torunia.	Zapis poprawny: W KPŻ2030 określono działania sektorowe i zadania inwestycyjne na Odrzańskiej Drodze Wodnej i Drodze Wodnej Wisły na odcinku od Gdańska do Torunia.	Poprawiono zgodnie z zapisem przyjętym w KPŻ2030.	Uwaga nieuwzględniona. Użyty zapis jest zgodny z zapisem przyjętym w KPŻ2030.	

54	Załącznik-Program (rozdział 1, s. 5)	Wdrożenie postanowień dokumentu będzie komplementarny z działaniami przewidzianymi w ramach realizacji KPŻ2030, tj. eliminacji miejsc limitujących na Dolnej Wiśle i dalszy rozwój warunków żeglugowych na zapleczu portów morskich zlokalizowanych u ujścia Wisły.	Zdanie niezrozumiałe.	-	Uwaga uwzględniona.
55	Załącznik-Program (rozdział 1, s. 5)	Fragment: Celem głównym realizacji Programu jest kompleksowe zagospodarowanie Drogi Wodnej Dolnej Wisły, uwzględniające politykę wodną i transportową. Cel ten zostanie zrealizowany poprzez zapewnienie warunków żeglugowych na drogach wodnych pozwalających na zwiększenie dynamiki rozwoju transportu wodnego śródlądowego, podniesienie poziomu ochrony przeciwpowodziowej w rejonie Dolnej Wisły, zwiększenie poziomu retencji, rozwój hydroenergetyki i zwiększenie poziomu bezpieczeństwa energetycznego kraju.	Wnioskujemy o zmianę zapisu.	Nie można się zgodzić, jakoby właściwym było określenie celu głównego jako “kompleksowe zagospodarowanie Drogi Wodnej Dolnej Wisły”. Po pierwsze, w dokumencie zaproponowano realizację jednej inwestycji, jest więc to propozycja daleka od kompleksowej. W drugiej kolejności należy zwrócić uwagę, że nawet jeśli doszłoby faktycznie do kompleksowego zagospodarowania uznanie, że “kompleksowe zagospodarowanie” samo w sobie jest celem jest podejściem błędnym. Celami natomiast mogą być podane poniżej - “zapewnienie warunków żeglugowych na	Uwaga uwzględniona – zapis dot. kompleksowości zostanie przeredagowany.

				<p>drogach wodnych pozwalających na zwiększenie dynamiki rozwoju transportu wodnego śródlądowego, podniesienie poziomu ochrony przeciwpowodziowej w rejonie Dolnej Wisły, zwiększenie poziomu retencji, rozwój hydroenergetyki i zwiększenie poziomu bezpieczeństwa energetycznego kraju.”</p> <p>Abstrahując od szkodliwości rozwoju hydroenergetyki, czy rozwoju towarowego transportu wodnego śródlądowego wszystkie powyższe mogą być z powodzeniem (i znacznie niższym kosztem) realizowane bez inwestycji infrastrukturalnej jaką jest SW Siarzewo.</p> <p>Ponadto, brak jest informacji, jakiej polityki wodnej dany zapis dotyczy? Budzi to zastrzeżenia, gdyż “polityka wodna” powinna wpisywać się w założenia Ramowej Dyrektywy Wodnej. Trzeba tu podkreślić, że realizacja</p>	
--	--	--	--	--	--

					<p>Programu stoi w jaskrawej sprzeczności ze środowiskowymi celami wynikającymi z Ramowej Dyrektywy Wodnej.</p>	
Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	56	Załącznik (podrozdział 2.2, str. 7)	Zgodność z programami Unii Europejskiej	<p>W rozdz. 2.2 Załącznika uchwały PDW dokonano rzekomej analizy zgodności projektu legislacyjnego z programami UE, są to zwłaszcza:</p> <p>Europejskie Porozumienie w Sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym (AGN) Postulujemy o wykreślenie z dokumentu tego nawiązania.</p> <p>Program działań NAIADES III na lata 2021–2027 – Przyspieszenie budowy odpornego sektora transportu wodnego śródlądowego</p> <p>Konkluzje Rady UE z dnia 3 grudnia 2018 r. pn. Transport</p>	<p>ad. AGN. Porozumienie to nie jest wiążącym aktem prawnym, a jedynie wyrażeniem pewnej woli politycznej sygnatariuszy. Nie jest to też ani program UE (jak może insynuować tytuł rozdziału) ani żadne wiążące zobowiązanie prawne. Unia Europejska nie jest też stroną tego porozumienia.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>ad. AGN Porozumienie AGN to ratyfikowany przez Polskę dokument, o czym MI wielokrotnie informowało wnioskodawcę. Program wskazany jest w rozdziale, którego tytuł brzmi: <i>Zgodność z dokumentami Unii Europejskiej oraz międzynarodowymi.</i></p> <p>Ad. Konkluzje Rady UE z dnia 3 grudnia 2018 r. pn. Transport wodny śródlądowy – dostrzeżmy jego potencjał i promujmy go! Konkluzja została wydana przez Radę Unii Europejskiej i jak inne dokumenty wydawane przez organy UE dotyczy państw członkowskich.</p> <p>Dolną Wisłą prowadzony jest transport wodny śródlądowy, a Dolna Wisła jest wskazana jako odcinek międzynarodowej drogi wodnej.</p>

				<p>wodny śródlądowy – dostrzeżmy jego potencjał i promujmy go!</p> <p>Postulujemy o wykreślenie z dokumentu tego nawiązania gdyż nie dotyczy polskich rzek planowanych do uznania za międzynarodowego drogi wodne, w tym Wisła w jej dolnym biegu.</p> <p>Strategia Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności (Sustainable and Smart Mobility Strategy) do roku 2050 (Inicjatywa Nowego Zielonego Ładu)</p> <p>Nie można uznać, zgodności PDW z ww. dokumentami unijnymi. Nie jest nim na pewno skrót z zapisów zaskarżonej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji</p>	<p>ad. Konkluzje Rady. Jak zauważono, przyjęte konkluzje podkreślają, że żegluga śródlądowa powinna – tam, gdzie jest to wykonalne ze względów geograficznych – znacząco przyczyniać się do wydajnego systemu transportu multimodalnego w Unii. Warunki geograficzne dużych polskich rzek (Wisła, Odra) - szczególnie w dobie kryzysu klimatycznego i różnorodności biologicznej, a także niedoborów wody - sprawiają, że ich przekształcenie w śródlądowe drogi wodne wysokich klas, które mogłyby znacząco przyczyniać się do wydajnego systemu transportu multimodalnego jest niewykonalne.</p> <p>ad. Strategia Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności oraz Program działań NAIADES III. Niestety, autorzy dokumentu w żaden sposób nie odnieśli się do kwestii (nie)zgodności anowanych działań</p>	<p>Ad. Program działań NAIADES III na lata 2021–2027 – Przyspieszenie budowy odpornego sektora transportu wodnego śródlądowego</p> <p>Jednym z celów PWDW jest wzrost transportu wodnego śródlądowego. Jest on spójny z założeniami dokumentu.</p> <p>Ad. Strategia Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności</p> <p>Jednym z celów PWDW jest wzrost transportu wodnego śródlądowego. Jest on spójny z założeniami dokumentu.</p> <p>Dodatkowo zdanie wnioskodawcy „załącznik PDW sugeruje zaniechanie dalszej poprawy przepustowości polskiej sieci kolejowej TEN-T” ma charakter znacznej i błędnej nadinterpretacji. W treści Programu nie wskazano takiej tezy i jest ona w całości nieprawdziwa.</p>
--	--	--	--	---	---	--

				<p>inwestycyjnych związanych z budową dróg wodnych, w tym na dolnej Wiśle, na drogach wodnych z zapisami Ramowej Dyrektywy Wodnej, Dyrektywy Siedliskowej i Unijnej strategii na rzecz bioróżnorodności 2030. Kwestie te są poruszone w obydwu ww. dokumentach UE i odnoszą się do konieczności „zapewnienia pełnej zgodności z polityką ochrony środowiska, w szczególności z ramową dyrektywą wodną i dyrektywą siedliskową”.</p> <p>Tymczasem decyzja środowiskowa dla planowanego stopnia wodnego Siarzewo narusza art. 6 dyrektywy siedliskowej oraz art. 4 ust. 7 ramowej dyrektywy wodnej</p> <p>(EKSPERTYZA PRAWNA DOTYCZĄCA ZGODNOŚCI Z PRAWEM UNIJNYM BUDOWY STOPNIA WODNEGO SIARZEWO, dr hab. Cezary Błaszczyk dr Paweł Marcisz,</p>	
--	--	--	--	---	--

				<p>Raport Fundacji WWF Polska, Warszawa, maj 2021)</p> <p>Dodatkowo, Strategia, wyraźnie wskazuje na potrzebę wzmocnienia transportu kolejowego, a załącznik PDW sugeruje zaniechanie dalszej poprawy przepustowości polskiej sieci kolejowej TEN-T, także w zakresie obsługi portów morskich – Gdańsk i Gdynia. Fundusze, które mają być przeznaczone na drogę wodną Wisły, tu – na odcinku od Włocławka do Gdańska (także Martwa Wisła) nie wpłyną na możliwość przejęcia transportu towarów z transportu drogowego (patrz uwaga dotycząca Celu szczegółowego 1 – wzmocnienie integracji portu morskiego Gdańsk z zapleczem lądowym), a stanowią „konkurencję” dla program rozwoju transportu kolejowego, który jak wykazaliśmy powyżej, jest wysoce bardziej efektywny już</p>	
--	--	--	--	---	--

					<p>teraz i nie wymaga przeprowadzenia inwestycji drastycznie negatywnie oddziałujących na środowisko. Więcej o fatalnym wpływie rozwoju polskich dróg wodnych na rozwój sieci kolejowych na potrzeby transportu, znajduje się w opracowaniu WWF Polska – Żegluga czy kolej https://straznicy.wwf.pl/wp-content/uploads/2020/02/%C5%BBegluga-czy-kolej_raportWWF_2020_final1.pdf</p>	
Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	57	Załącznik (podrozdział 2.3, str. 8)	<p>Zgodność z krajowymi dokumentami strategicznymi</p> <p>Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)</p>	<p>Należy usunąć fragment odnoszący się do Strategii Odpowiedzialnego Rozwoju [...]: Transport rzeczny będzie promowany jako konkurencyjny i niskoemisyjny środek transportu, m.in. w tzw. logistyce miejskiej.</p>	<p>Dobór fragmentu może wprowadzać w błąd, sugerując, że budowa SW Siarzewo przełoży się na tzw. logistykę miejską, co z bardzo wysokim prawdopodobieństwem, nie będzie mieć miejsca, gdyż jedynym miastem, którego</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>w zakresie logistyki miejskiej i KPŻ2030 – usunięty zostanie fragment dot. logistyki miejskiej oraz zapisy dot. KPŻ2030 zostaną przeanalizowane.</p> <p><u>Pozostała części uwagi – przekazana PGW WP.</u></p>

			<p>Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku – dokument przyjęty uchwałą nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. w sprawie przyjęcia „Strategii Zrównoważonego rozwoju Transportu do 2030 roku” (M.P. poz. 1054)</p> <p>W Prognozie do Strategii wskazano, że zaleca się skonfrontowanie rozwiązań projektowanych dla transportu wodnego śródlądowego z dokumentem pn. Wytyczne w sprawie transportu śródlądowego i sieci Natura 2000. Zrównoważony rozwój śródlądowych dróg wodnych i zarządzanie nimi w kontekście dyrektywy ptasiej i siedliskowej UE (Komisja Europejska, 2012 r.).</p>	<p>W przywołanych wytycznych czytamy, że “Obszary Natura 2000 nie zostały pomyślane jako strefy objęte zakazem ingerowania, a nowe przedsięwzięcia na ich terenach nie są wykluczone. Ich zaklasyfikowanie w ramach sieci Natura 2000 oznacza jednak, że wszelkie działania mające na celu ich zagospodarowanie muszą spełniać wymóg ochrony gatunków i typów siedlisk, dla których wyznaczono dany obszar.” Przygotowywany Program ewidentnie stoi w sprzeczności z zaleceniami Wytycznych, jak również ignoruje wymogi unijnych dyrektyw: Dyrektywy Siedliskowej, Dyrektywy Ptasiej oraz Ramowej Dyrektywy Wodnej w odniesieniu do celów ochrony obszarów Natura 2000 na dolnej Wiśle, na całym planowanym przebiegu polskiego odcinka E40 oraz oddziaływać skumulowanych na</p>	<p>mogłoby to dotyczyć jest Ciechocinek.</p> <p>Wytyczne w sprawie transportu śródlądowego i sieci Natura 2000. Zrównoważony rozwój śródlądowych dróg wodnych i zarządzanie nimi w kontekście dyrektywy ptasiej i siedliskowej UE (Komisja Europejska, 2012 r.) do głównych czynników, które zwiększają ryzyko, że europejskie rzeki nie osiągną dobrego stanu ekologicznego zaliczają (na drugim miejscu) obciążenia hydromorfologiczne (w tym regulacja rzek) – czyli fizyczne zmiany cieków wodnych narzucane przez człowieka, takie jak budowa zbiorników i wytwarzanie energii elektrycznej (zapory elektrowni wodnych), budowa kanałów oraz obiektów koniecznych do żeglugi, osuszanie i nawadnianie terenów, prace konserwacyjne</p>	
--	--	--	---	--	---	--

			<p>obszarach Natura 2000 w górnej części zlewni Wisły.</p> <p>Wnioskujemy o usunięcie Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 rok wraz z jej Prognozą OOŚ z listy krajowych dokumentów strategicznych, z którymi jest wskazywana zgodność konsultowanego dokumentu.</p>	<p>(usuwanie przeszkód utrudniających przepływ wody, usuwanie osadów itp.). Takie działania mogą skutkować oddzieleniem rzek od równin zalewowych, ze szkodą dla zależnych od nich siedlisk i gatunków. Mogą one powodować również zakłócenia w obiegu osadów rzecznych (erozja, transport i osadzanie się) lub zakłócenia ciągłości rzek, co może mieć istotny wpływ na organizmy wodne, na przykład poprzez utrudnianie wędrówki w dół i w górę rzek migrujących gatunków ryb, a także zmianę przepływu i temperatury wody.</p> <p>Tam (...), gdzie rzeki zachowały naturalną dynamikę oraz duże znaczenie dla środowiska naturalnego, istnieje znacznie większe ryzyko, że projekty infrastrukturalne będą miały znacznie bardziej negatywny wpływ.</p>	
--	--	--	---	--	--

			<p>Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030 (projekt na dzień 6 lipca 2022 r.)</p> <p>Wśród kamieni milowych powyższego celu wskazane zostało działanie 3a pn. Przeprowadzenie procedur Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko dla programów rozwoju dróg wodnych przygotowywanych na podstawie art. 42a ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej oraz 3f – Opracowanie systemu i instrumentów finansowania działalności utrzymaniowej i inwestycyjnej na śródlądowych drogach wodnych.</p> <p>Tym samym przyjęcie i realizacja PDW będzie stanowiło jeden z elementów pozwalających na realizację kamienia milowego wskazanego w KPŻ2030.</p> <p>Polityka Ekologiczna Państwa 2030</p>	<p>ad. projekt KPŻ 2030. Nie można zgodzić się z faktem iż przyjęcie i realizacja PDW będzie stanowiło jakiegokolwiek element realizacji kamienia milowego wskazanego w projekcie KPŻ2030.</p> <p>Wnioskujemy o usunięcie projektu KPŻ 2030 z listy krajowych dokumentów strategicznych, z którymi jest</p>	<p>Rozdział 3.5.1. Potencjalne negatywne oddziaływania śródlądowych dróg wodnych na siedliska i gatunki będące pod ochroną w UE przedstawia szeroki wachlarz negatywnych oddziaływań dróg wodnych na elementy środowiska przyrodniczego - w przypadku dolnej Wisły jest to pełna gama takich oddziaływań. Na odcinku dolnej Wisły i jej ujściu, na potrzeby ochrony siedlisk i gatunków o znaczeniu europejskim powstało 10 obszarów Natura 2000. Realizacja Programu, w szczególności budowa SW Siarzewo, stoi w ewidentnej sprzeczności z celami ochrony ustanowionymi na mocy Dyrektywy Siedliskowej, Dyrektywy Ptasiej, a także Ramowej Dyrektywy Wodnej.</p> <p>Program Kompleksowego Zagospodarowania Dolnej Wisły nie jest programem w</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Zapisy zostaną odpowiednio zmodyfikowane.</p>
--	--	--	---	---	---	--

			<p>Cel: Środowisko i klimat. Łagodzenie zmian klimatu i adaptacja do nich oraz zarządzanie ryzykiem klęsk żywiołowych: Działania adaptacyjne będą polegały na opracowaniu i wdrożeniu dokumentów strategicznych/planistycznych w zakresie gospodarowania wodami, wsparciu opracowania i wdrażania planów adaptacji do zmian klimatu dla obszarów zurbanizowanych, budowie niezbędnej infrastruktury przeciwpowodziowej i obiektów małej retencji (...)</p>	<p>wskazywana zgodność konsultowanego dokumentu.</p> <p>ad. PEP. Konfrontując plany inwestycyjne (w szczególności SW Siarzewo) zawarte w PKZDW widać wyraźnie, że dokument ten stoi w sprzeczności z Polityką Ekologiczną Państwa. Przywoływany cel Środowisko i</p>	<p>rozumieniu art. 42a ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej. Konsultowany projekt Program Kompleksowego Zagospodarowania Dolnej Wisły nie jest także elementem żadnej procedury prognozy OOS. Dodatkowo projekt KPŻ jest wciąż projektem nie zatwierdzonym i w ogóle nie może być brany pod uwagę przy ocenie zgodności z krajowymi dokumentami strategicznymi. Na dzień zakończenia konsultacji społecznych - 14.04.2023 - wciąż nie istnieje on jako krajowy dokument strategiczny.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Przywołany kwestie dotyczą ocen środowiskowych.</p>
--	--	--	--	--	--	--

			<p>klimat. Łagodzenie zmian klimatu i adaptacja do nich oraz zarządzanie ryzykiem klęsk żywiołowych w żaden sposób nie odnosi się do rozwoju żeglugi śródlądowej. Przeciwnie to dobrze funkcjonujące ekosystemy mokradłowe (w tym rzeki i ich doliny rzeczne) pełnią kluczową rolę w łagodzeniu skutków zmian klimatu, pełnią szereg korzystnych dla człowieka usług ekosystemowych i stanowią ostoje różnorodności biologicznej - często o znaczeniu europejskim, jak np. 10 obszarów Natura 2000 na dolnej Wiśle i w jej ujściu.</p>	<p>Warto spojrzeć szerzej na priorytety PEP. Przeczytamy tam m.in. że "Zlikwidowanie przyczyn utraty zasobów różnorodności biologicznej, wynikających z działań społecznych i gospodarczych, wymaga spójnej polityki i bardziej efektywnego włączenia różnorodności biologicznej do głównego nurtu całej sfery działalności Państwa, w tym do wszystkich sektorów, zwłaszcza takich jak rolnictwo, leśnictwo, rybołówstwo i gospodarka wodna, które w sposób bezpośredni i pośredni wpływają na stan zasobów różnorodności biologicznej." Także "Szczególnego wysiłku wymagają również zadania w zakresie ochrony wszystkich typów wód – rzek, jezior, wód przejściowych, przybrzeżnych i wód podziemnych oraz kontroli zanieczyszczeń. W tym celu również przez Wody Polskie opracowywane będą</p>	
--	--	--	--	---	--

					<p>dokumenty wynikające z konieczności wdrażania dyrektywy 2000/60/WE (Ramowej Dyrektywy Wodnej), w szczególności programowane działania zmierzające do utrzymania lub poprawy stanu wód.” Plany inwestycyjne (w szczególności SW Siarzewo i dostosowanie do potrzeb żeglugi towarowej na dolnej Wiśle) zawarte w PKZDW czynią ten dokument ewidentnie sprzecznymi z Polityką Ekologiczną Państwa.</p>	
<p>Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków</p>	<p>58</p>	<p>Załącznik-Program (podrozdział 2.3, s. 10)</p>	<p>Fragment: PDW pozwoli na wzmocnienie funkcji transportowych śródlądowych dróg wodnych w obszarze dolnej Wisły oraz wzmocni połączenie portów morskich w Gdyni i Gdańsku z zapleczem lądowym. Zmodernizowana sieć szlaków wodnych wpłynie na poprawę dostępności przestrzennej regionów oraz na aktywizację gospodarczą miast, tym samym zwiększając spójność rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym i przestrzennym.</p>	<p>Wnoskujemy o usunięcie fragmentu.</p>	<p>Nie ma powodów, by zakładać, że jedna inwestycja, jaką jest SW Siarzewo, miałyby doprowadzić do wzmocnienia funkcji transportowych śródlądowych dróg wodnych w obszarze dolnej Wisły”, a tym bardziej by miała wzmocnić “połączenie portów morskich w Gdyni i Gdańsku z zapleczem lądowym.”. Należy tu podkreślić, że SW Siarzewo planowany jest na wysokości wsi Siarzewo (706-707 km Wisły), czyli powyżej 200 km</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>W dokumencie wskazano jak usunięcie wąskiego gardła przyczyni się do realizacji cytowanych przez wnioskodawcę kwestii. Szczegółowe cele programu zostały omówione w rozdziale 4. Cel i zakres inwestycji. Wskazywany przez wnioskodawcę fragment dotyczy rozdziału Ramy prawne.</p>

					od Ujścia Wisły. W związku z powyższym założenie iż inwestycja ta “wpłynie na poprawę dostępności przestrzennej regionów oraz na aktywizację gospodarczą miast, tym samym zwiększając spójność rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym i przestrzennym.” jest nawet nie tyle na wyrost, co jest z gruntu błędne.	
59	Załącznik-Program (podrozdział 2.3, s. 10)	<p>Fragment: Krajowy Plan na rzecz Energii i Klimatu na lata 2021–2030 Dokument przedstawia założenia i cele oraz polityki i działania na rzecz realizacji pięciu wymiarów unii energetycznej, tj. bezpieczeństwa energetycznego, wewnętrznego rynku energii, efektywności energetycznej, obniżenia emisyjności oraz badań naukowych, innowacji i konkurencyjności.</p> <p>Realizacja Programu przyczyni się do wypełnienia celów KPEiK poprzez rozwój i rozwoju transportu przyjaznego środowisku jakim jest</p>	<p>Usunięcie fragmentu: Realizacja Programu przyczyni się do wypełnienia celów KPEiK poprzez rozwój i rozwoju transportu przyjaznego środowisku jakim jest żegluga śródlądowa.</p> <p>Usunięcie fragmentu: Program przyczyni się pośrednio do redukcji emisji gazów cieplarnianych (do stopniowej dekarbonizacji gospodarki) poprzez budowę elektrowni wodnych na stopniach wodnych.</p>	<p>W pierwszej części, przywołującej, jak zakładamy, Krajowy Plan na rzecz Energii i Klimatu na lata 2021–2030 przedstawiono cele i polityki zapisane w ramach tego dokumentu. Jednakże, co niezrozumiałe, w dalszej części zapisano: “Realizacja Programu przyczyni się do wypełnienia celów KPEiK poprzez rozwój i rozwoju transportu przyjaznego środowisku jakim jest żegluga śródlądowa.”, co nie ma związku z</p>	<p>Uwaga przekazana do inwestora – PGW WP. Raport z konsultacji wraz z załącznikami zostanie uzupełniony a następnie przekazany do publicznej wiadomości.</p>	

		<p>żegluga śródlądowa. W dokumencie wskazano, że zasadne jest zwiększenie wykorzystania energii wód płynących. W horyzoncie długoterminowym na rozwój energetyki wodnej może wpłynąć rozwój śródlądowych dróg wodnych oraz rewitalizacja piętrzeń wodnych, które są istotne z punktu widzenia regulacji cieków i racjonalnego gospodarowania wodami (przeciwdziałanie powodziom i suszom, zwiększenie retencji). Należy zauważyć, że praca elektrowni przepływowych może być regulowana, choć w ograniczonym zakresie. Wodne elektrownie szczytowo-pompowe nie są zaliczane do OZE, ale pełnią funkcję regulacyjną dla KSE. Mając na uwadze potencjał regulacyjny hydroenergii, warto poszukiwać nowych sposobów jej wykorzystania, także w małej skali.</p> <p>Program przyczyni się pośrednio do redukcji emisji gazów cieplarnianych (do stopniowej dekarbonizacji gospodarki) poprzez budowę elektrowni wodnych na stopniach wodnych. Wykorzystanie wody, jako źródła energii odnawialnej, pomoże w osiągnięciu celu neutralności klimatycznej.</p>	<p>Wykorzystanie wody, jako źródła energii odnawialnej, pomoże w osiągnięciu celu neutralności klimatycznej.</p>	<p>wymienionymi wcześniej celami i politykami.</p> <p>W następnym akapicie ponownie odniesiono się do aspektów powiązanych z energetyką.</p> <p>W tym miejscu należy ponownie podkreślić, że budowa elektrowni wodnych nie jest działaniem mogącym być uznanym za pomocne w "osiągnięciu celu neutralności klimatycznej". Spowodowane jest to znaczącymi emisjami gazów cieplarnianych z powodu osuszania terenów wodno-błotnych, jak i emisjami metanu ze zbiorników wodnych.</p>	
--	--	---	--	--	--

Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	60	Załącznik-Program (podrozdział 2.3, s. 10)	Fragment: Istniejąca infrastruktura liniowa transportu wodnego śródlądowego w Polsce jest znacznie mniej rozwinięta od infrastruktury liniowej transportu kolejowego czy drogowego. Główną przyczyną tego stanu jest jakość dróg wodnych w Polsce, która jest nieadekwatna do potrzeb prowadzenia opłacalnego ekonomicznie transportu.	Proponujemy usunięcie fragmentu: Główną przyczyną tego stanu jest jakość dróg wodnych w Polsce, która jest nieadekwatna do potrzeb prowadzenia opłacalnego ekonomicznie transportu	Przedstawiona Diagnoza transportowa zawiera błąd logiczny. Zapis można w skrócie sprowadzić do stwierdzenia, że główną przyczyną niewystarczającego rozwinięcia infrastruktury liniowej transportu wodnego śródlądowego (a więc jej jakości), jest jej jakość. Abstrahując od tej uwagi, należy podkreślić, że na infrastrukturę liniową transportu wodnego przede wszystkim mają wpływ czynniki geograficzne, takie jak klimat i dostępność wody. Dodatkowo, nasuwającym się wnioskiem jest wsparcie już rozwiniętego sektora, który równocześnie jest transportem najbardziej ekologicznym, czyli kolei.	Uwaga częściowo uwzględniona. Fragment zostanie zredagowany, usunięta zostanie część zdania <i>która jest nieadekwatna do potrzeb prowadzenia opłacalnego ekonomicznie transportu.</i>
Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony	61	Załącznik-Program (podrozdział 2.3, s. 11)	Fragment: Polityka Ekologiczna Państwa 2030 Cel: Środowisko i klimat. Łagodzenie zmian klimatu i adaptacja do nich oraz zarządzanie ryzykiem klęsk żywiołowych: Działania adaptacyjne będą polegały na opracowaniu i wdrożeniu dokumentów	Usunięcie całości fragmentu.	Nie ma podstaw, by uznać, iż SW Siarzewo będzie przyczyniał się do osiągnięcia celów z zakresu środowiska i klimatu zapisanych w Polityce Ekologicznej Państwa do 2030. Wręcz przeciwnie, dotychczas dostępne publicznie dane	Uwaga przekazana do inwestora – PGW WP. Raport z konsultacji wraz z załącznikami zostanie uzupełniony a następnie przekazany do publicznej wiadomości.

			strategicznych/planistycznych w zakresie gospodarowania wodami, wsparciu opracowania i wdrażania planów adaptacji do zmian klimatu dla obszarów zurbanizowanych, budowie niezbędnej infrastruktury przeciwpowodziowej i obiektów małej retencji (...).		wskazują, że inwestycja ta oddziaływać będzie negatywnie na zmiany klimatu i adaptację do zmian klimatu.	
Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	62	Załącznik (podrozdział 2.4, str. 11)	<p>Inne dokumenty planistyczne</p> <p>Program przeciwdziałania niedoborowi wody na lata 2021-2027 z perspektywą do roku 2030 (projekt uchwały)</p> <p>Plany zarządzania ryzykiem powodziowym</p> <p>Plan Przeciwdziałania Skutkom Suszy</p>	<p>Rozdział 2. Ramy prawne i powiązania z innymi dokumentami strategicznymi nie może odnosić się do dokumentów strategicznych nie zatwierdzonych lecz wciąż posiadających status projektu. Projekt Programu przeciwdziałania niedoborowi wody na lata 2021-2027 z perspektywą do roku 2030 nie jest może być uznany za dokument strategiczny.</p> <p>Plany zarządzania ryzykiem powodziowym oraz Plan Przeciwdziałania Skutkom Suszy nie mogą być traktowane jako powiązane dokumenty strategiczne jako że ich cele są różne od KPZDW. Zastrzeżenia</p>	<p>Program przeciwdziałania niedoborowi wody na lata 2021-2027 z perspektywą do roku 2030 jest załącznikiem do projektu uchwały, wciąż nieprzyjętej.</p> <p>Główna inwestycja KPZDW (SW Siarzewo) nie przyczynia się do osiągnięcia celów ani jednego ani drugiego programu (co wskazywano na etapie ich konsultacji społecznych), jej wpływ będzie</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Usunięto dokumenty, które nie zostały jeszcze przyjęte.</p> <p>Wśród działań wskazanych w <i>Planie Przeciwdziałania Skutkom Suszy</i> oraz <i>Planach zarządzania ryzykiem powodziowym</i> wymienia się m.in. budowę stopni wodnych (w tym stopień wodny Siarzewo).</p>

				na ten temat uwzględniono już w uwagach w innym miejscu.	zgoła przeciwny: zwiększający ryzyko powodzi zatorowych oraz obniżający poziom wód gruntowych poniżej stopnia.	
Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	63	Załącznik-Program (podrozdział 3.1, s. 14)	Objęty zakresem interwencji szlak dolnej Wisły na odcinku od Włocławka do Gdańska stanowi polski fragment międzynarodowej drogi wodnej E40 (dalej określana jako Droga Wodna Dolnej Wisły).	Zmiana na: szlak dolnej Wisły na odcinku od Włocławka do Gdańska stanowi fragment międzynarodowej drogi wodnej E40 (dalej określany jako Droga Wodna Dolnej Wisły).	Szlak dolnej Wisły na odcinku od Włocławka do Gdańska jest fragmentem międzynarodowej drogi wodnej E40 - inwestycji, która w dzisiejszej sytuacji geopolitycznej nie ma szans na realizację (wiedzie przez Białoruś, a strona Ukrainka w 2022 roku wypowiedziała Białorusi umowę, na podstawie której miała powstać DW E40). Dodatkowo należy usunąć słowo "polski", gdyż wprowadza ono w błąd. Część drogi wodnej E40 w Polsce jest znacząco dłuższa niż jej fragmentaryczny wycinek jakim jest odcinek 31,25 km, odnośnie którego w dokumencie wskazano na osiągnięcie IV klasy żeglowności (str. 27, cyt.: "Natomiast na odcinku od Włocławka do Siarzewa, tj. na odcinku drogi wodnej liczącym	Uwaga uwzględniona.

					31,25 km, zostaną zapewnione warunki co najmniej IV klasy żeglowności”).	
Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	64	Załącznik-Program (podrozdział 3.2, s. 18)	<p>Hydroenergetyka stanowi jedno ze źródeł ekologicznie czystej energii elektrycznej.</p> <p>[...]</p> <p>Fragment: “...zapewnienie dostępności energii elektrycznej bez względu na panujące warunki atmosferyczne”</p>	<p>Należy usunąć dany fragment wraz z uzupełnieniem tekstu o negatywne aspekty hydroenergetyki.</p> <p>Usunięcie fragmentu “...zapewnienie dostępności energii elektrycznej bez względu na panujące warunki atmosferyczne”</p>	<p>Jakkolwiek hydroenergetyka jest źródłem energii odnawialnej, energia ta jest daleka od bycia “zieloną” czy “czystą” ze względu na stopień przekształceń w środowisku jakie jej towarzyszą (w tym osuszanie terenów mokradłowych mające wpływ na emisję gazów cieplarnianych oraz utratę różnorodności biologicznej spowodowaną utratą siedlisk). Ponadto emisje metanu (ważnego gazu cieplarnianego odpowiedzialnego za zmiany klimatu) ze zbiorników zaporowych towarzyszących elektrowniom wodnym są znaczące. Sam tylko Zbiornik Włocławek, emituje do atmosfery rocznie 10,6 tys t metanu.</p> <p>Hydroenergetyka jest silnie zależna od warunków</p>	U waga przekazana do inwestora – PGW WP. Raport z konsultacji wraz z załącznikami zostanie uzupełniony a następnie przekazany do publicznej wiadomości.

					atmosferycznych, gdyż jest zależna od zasobu ściśle z nimi powiązanego - wody. Szczególnie w dobie zmian klimatu przedmiotowy fragment należy uznać za nieprawdziwy, czego dowodem są coraz częstsze w Polsce susze hydrologiczne.	
Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	65	Załącznik (podrozdział 4.1.2, str. 25)	<p>Kierunek interwencji i priorytety</p> <p>PGW WP rozpoczęło prace przygotowawcze do realizacji inwestycji. W dniu 29 grudnia 2017 r. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Bydgoszczy wydała decyzję ustalającą środowiskowe uwarunkowania dla wariantu Siarzewo, tj. przedsięwzięcia pn. Budowa stopnia wodnego na Wiśle poniżej Włocławka. Decyzji nadano rygor natychmiastowej wykonalności.</p>	<p>Wnoskujemy o uzupełnienie informacji o treść przedstawiającą pełny stan faktyczny:</p> <p>“PGW WP rozpoczęło prace przygotowawcze do realizacji inwestycji. W dniu 29 grudnia 2017 r. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Bydgoszczy wydała decyzję ustalającą środowiskowe uwarunkowania dla wariantu Siarzewo, tj. przedsięwzięcia pn. Budowa stopnia wodnego na Wiśle poniżej Włocławka. Decyzji nadano rygor natychmiastowej wykonalności.”</p> <p>i dalej:</p>	<p>Uzupełnienie informacji pozwoli na przedstawienie pełniejszego obrazu sytuacji dot. decyzji ustalającej środowiskowe uwarunkowania dla stopnia wodnego na Wiśle poniżej Włocławka.</p>	<p>Uwaga przekazana do inwestora – PGW WP. Raport z konsultacji wraz z załącznikami zostanie uzupełniony a następnie przekazany do publicznej wiadomości.</p>

				<p>“Od stycznia 2018 r. trwa postępowanie odwoławcze przed II instancją. Trwa także postępowanie sądowe przed WSA w sprawie uchylenia rygoru natychmiastowej wykonalności. W obu przypadkach nie ma jeszcze ostatecznych rozstrzygnięć. Istnieje ryzyko uchylenia decyzji.”</p>		
Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	66	Załącznik (podrozdział 4.1.4, str. 30)	<p>Cel szczegółowy 2 – produkcja energii ze źródeł odnawialnych i zwiększenie poziomu bezpieczeństwa krajowego systemu energetycznego</p> <p>Energia wydatki</p>	<p>Procedowana uchwała może zostać uznana za niedozwoloną pomoc publiczną dla spółek Skarbu Państwa.</p>	<p>Z OSR projektu uchwały wynika, że wszystkie koszty programu wieloletniego PDW polegającego jedynie na budowie stopnia wodnego Siarzewo, będzie ponosić Państwo w kwocie ponad 7,5 mld zł. Jest to 3,5 krotnie więcej niż zakładano jeszcze 5 lat temu. Okazuje się, że skutkiem uchwalenia dokumentu, pod znakiem zapytania stanie realny udział operatora przyszłej elektrowni w kosztach budowy. Żadne inne cele szczegółowe nie mogą być uznane za spełnione przez Zbiornik, więc budowę EW należy uznać za główny cel budowy SW. Biorąc pod</p>	<p>Uwaga przekazana do inwestora – PGW WP. Raport z konsultacji wraz z załącznikami zostanie uzupełniony a następnie przekazany do publicznej wiadomości.</p>

					uwagę, że znany jest potencjalny operator EW na stopniu, podpisał on w 2017 r. porozumienie w sprawie jego budowy, procedowana uchwała może zostać uznana za niedozwoloną pomoc publiczną dla spółek Skarbu Państwa.	
Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	67	Załącznik (rozdział 5, str. 32)	Wpływ realizacji Programu na środowisko	Przywołane zapisy pochodzą z decyzji ustalającej środowiskowe uwarunkowania dla stopnia wodnego na Wiśle poniżej Włocławka, która jest nieostateczna. W toku kontroli administracyjno-sądowej możliwe jest uchylene tej decyzji lub jej znaczące zmiany. Warto o tym fakcie i takim ryzyku wspomnieć w tym rozdziale.	Od stycznia 2018 r. trwa postępowanie odwoławcze od decyzji ustalającej środowiskowe uwarunkowania dla stopnia wodnego na Wiśle poniżej Włocławka. Już raz organ II instancji decyzję uchylił. Aktualnie jest ponownie analizowana przez MKiŚ, a ewentualna procedura sądowa jeszcze się nie rozpoczęła. Do dnia dzisiejszego decyzja jest nieostateczna. Wg. Ekspertyzy prawnej dotyczącej zgodności z prawem unijnym budowy stopnia wodnego Siarzewo (dr hab. Cezary Błaszczuk dr Paweł	Uwaga przekazana do inwestora – PGW WP. Raport z konsultacji wraz z załącznikami zostanie uzupełniony a następnie przekazany do publicznej wiadomości.

					<p>Marcisz, Raport Fundacji WWF Polska, Warszawa, maj 2021):</p> <p>“Decyzja RDOŚ narusza art. 6 dyrektywy siedliskowej. Po pierwsze, doszło do uchybień na etapie oceny co do skutków dla obszaru jej oddziaływania z punktu widzenia założeń ochrony obszarów Natura 2000, skutkujących wyznaczeniem niedostatecznych środków kompensujących, a także do uchybień na etapie obywatelskich konsultacji społecznych. Po drugie i najważniejsze, inwestycja nie przedstawia nieposiadającej alternatywy formy realizacji nadrzędnego interesu publicznego w postaci ochrony zdrowia lub bezpieczeństwa publicznego. Każdy z deklarowanych celów inwestycji może być zrealizowany w inny sposób (niekiedy w kilku wariantach), wpływającym w mniejszym stopniu bądź w ogóle niewpływającym znacząco</p>	
--	--	--	--	--	---	--

					<p>negatywnie na chronione obszary Natura 2000.</p> <p>Decyzja RDOŚ narusza art. 4 ust. 7 ramowej dyrektywy wodnej. Po pierwsze, nie dowiedziono, by inwestycja była konieczna do funkcjonowania stopnia wodnego</p> <p>Włocławek. Po drugie, inwestycja – w połączeniu ze stopniem Włocławek – nie służy wskazanemu w Decyzji RDOŚ nadrzędnemu celowi interesu publicznego w postaci ochrony przeciwpowodziowej.”</p> <p>i dalej:</p> <p>“decyzja ta powinna zostać uchylona. Obowiązek uchylecia decyzji dotyczy zarówno administracyjnego, jak i sądowego etapu kontroli.”</p>	
Ogólnopolskie	68	Załącznik-Program (rozdział 5, s. 32)	Inne inwestycje wpisane w plany i programy	Ministerstwo Infrastruktury postuluje budowę dodatkowych 4 stopni wodnych na Wiśle (Chełmno, Gniew, Grudziądz,	Program wieloletni Kompleksowe Zagospodarowanie Dolnej Wisły, chociaż rzekomo	Uwaga nieuwzględniona.

			<p>Solec Kujawski) poniżej SW Siarzewo celem użeglowienia dolnej Wisły, a dokument PDW je całkowicie pomija. Strona rządowa komunikuje takie plany inwestycyjne w ramach budowy drogi wodnej E40 (publicznie dostępny projekt uchwały Rady Ministrów w sprawie przyjęcia Programu przeciwdziałania niedoborowi wody na lata 2022-2027 z perspektywą do roku 2030, zał. 4). Także sam dokument na str. 13 jasno wskazuje: “Przedmiotowy Program dotyczy odcinka MDW E40 łączącego Morze Bałtyckie w Gdańsku z Morzem Czarnym w Odessie” oraz na str. 14: “Objęty zakresem interwencji szlak dolnej Wisły na odcinku od Włocławka do Gdańska stanowi polski fragment międzynarodowej drogi wodnej E40 (dalej określana jako Droga Wodna Dolnej Wisły).”</p> <p>Projekt uchwały jest zatem albo wybitnie niekompletny, albo celowo rozpraszający (w sposób</p>	<p>przyczyni się w pełni (kompleksowo) do odtworzenia drogi wodnej Wisły na odcinku od Włocławka do ujścia wraz z Martwą Wisłą, to obejmuje tylko jedną inwestycję – budowę SW Siarzewo. Jednocześnie, dokument ten (załącznik) opiera się na opracowaniu „Studium wykonalności dla kompleksowego zagospodarowania międzynarodowych dróg wodnych: E-40 dla rzeki Wisły na odcinku od Gdańska do Warszawy, E-40 od Warszawy do granicy Polska-Białoruś (Brześć) oraz E-70 na odcinku od Wisły do Zalewu Wiślanego (Elbląg)”. Opracowanie to nie jest udostępniane społeczeństwu nawet na wniosek o dostęp do informacji publicznej, ale z ostatniej znanej wersji projektu (wynik II etapu prac dostępny na prowadzonej niegdyś stronie internetowej projektu) wiadomo, że poniżej</p>	<p>PWDW dotyczy budowy jednego stopnia wodnego na wysokości miejscowości Siarzewo.</p> <p>W planach Ministerstwa znajdowała się rozbudowa MDW E-40 od Gdańska do Brześcia. Jednak ze względu na aktualną sytuację polityczną i zawieszenie współpracy międzynarodowej z Republiką Białorusi, a także w wyniku dokonanych analiz wewnętrznych (w szczególności w zakresie możliwości finansowania inwestycji, które ograniczone jest aktualnym i prognozowanym stanem sektora finansów publicznych i budżetu państwa) dokonano priorytetyzacji zadań związanych z rozwojem MDW E-40. W związku z powyższym, podjęto decyzję o zmianie zakresu rzeczowego planowanych inwestycji poprzez wskazanie do realizacji inwestycji na odcinkach priorytetowych, tj. mających największy wpływ na osiągnięcie celów polityki transportowej oraz wodnej.</p>
--	--	--	---	---	---

			<p>niedozwolony) wielkie inwestycje hydrotechniczne pomiędzy różne programy strategiczne w celu uniknięcia wymaganej prawem oceny oddziaływań skumulowanych. Ewentualnie pozostałe inwestycje mające na celu budowę sztucznie tu wydzielonej „Drogi wodnej Dolnej Wisły” zostały ostatecznie zaniechane, co wymaga uzasadnienia w ustawie, jeśli dalej mimo szeregu wad proceduralnych, pozostałaby w planach legislacyjnych. Wnioskujemy o doprecyzowanie.</p>	<p>planowanego SW Siarzewo, do osiągnięcia właściwych parametrów drogi wodnej (IV klasa) potrzebna jest budowa kolejnych stopni wodnych w układzie kaskadowym: Solec Kujawski, Chełmno, Grudziądz i Gniew oraz szeregu innych prac.</p> <p>Zgodnie z ww. opracowaniem, SW Siarzewo i planowane stopnie poniżej, wchodzące w zakres geograficzny PDW, są tylko częścią większego założenia inwestycyjnego- budowy drogi wodnej o znaczeniu międzynarodowym E40, w załączniku jest o tym mowa na str. 7-8:</p> <p>„Jedną z trzech dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym ujętych w Porozumieniu AGN jest MDW E40 łącząca Morze Bałtyckie w Gdańsku z Dnieprem w rejonie Czarnobyli i dalej przez Kijów, Nową Kachówkę i Chersoń z Morzem Czarnym. Na terenie Polski obejmuje rzekę Wisłę od Gdańska do Warszawy oraz</p>	
--	--	--	---	--	--

				<p>połączenie do Brześcia” oraz na str. 13 jasno wskazuje: “Przedmiotowy Program dotyczy odcinka MDW E40 łączącego Morze Bałtyckie w Gdańsku z Morzem Czarnym w Odessie” oraz na str. 14: “Objęty zakresem interwencji szlak dolnej Wisły na odcinku od Włocławka do Gdańska stanowi polski fragment międzynarodowej drogi wodnej E40 (dalej określana jako Droga Wodna Dolnej Wisły).”</p> <p>Nie wiadomo zatem, dlaczego w uchwale jest mowa tylko o realizacji jednej inwestycji - stopnia w m. Siarzewo i nie ma chociaż analizy skumulowanych oddziaływań środowiskowych.</p> <p>Także Program Przeciwdziałania Niedoborom Wody (projekt uchwały), który też jest wymieniony w PDW jako dokument „zgodny”</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>przewiduje budowę ww. 4 stopni wodnych poniżej SW Siarzewo. Z kolei projekt uchwały Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Gospodarowanie zasobami wodnymi w Polsce” przewiduje ponadto odbudowę 361 obiektów regulacyjnych na dolnej Wiśle (ostróg), podobnie “Plan zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły”.</p> <p>Sztuczne dzielenie największej liniowej inwestycji hydrotechnicznej w kraju (międzynarodowa droga wodna E40 od ujścia Wisły do Bałtyku po Dęblin i dalej sztucznym kanałem do Terespoła - 760 km) na pojedyncze inwestycje i to jeszcze rozproszone pomiędzy różne programy strategiczne (w tym: KPŻ2030, program wieloletni Gospodarowanie zasobami wodnymi w Polsce,</p>	
--	--	--	--	--	--

					<p>Plan zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły czy Program przeciwdziałania niedoborowi wody) jest działaniem niedopuszczalnym i niezgodnym z prawem. W efekcie unikana jest ocena oddziaływań skumulowanych i prognoza OOŚ całości takiego zamierzenia inwestycyjnego. Jest to tym bardziej niedopuszczalne, że na trasie polskiego odcinka E40 znajduje się ok. 80 obszarów prawnie chronionych, w tym 66 ostoi Natura 2000 itd. Na dolnej Wiśle i jej ujściu znajduje się 10 ostoi Natura 2000, na które rozwój żeglugi i budowa infrastruktury żeglugowej może mieć bezpośredni wpływ:</p> <p>PLB040003 Dolina Dolnej Wisły</p> <p>PLB140004 Dolina Środkowej Wisły</p> <p>PLB220004 Ujście Wisły</p> <p>PLB220005 Zatoka Pucka</p>	
--	--	--	--	--	--	--

					PLH220033 Dolna Wisła PLH040011 Dybowska Dolina Wisły PLH040012 Nieszawska Dolina Wisły PLH220044 Ostoja w Ujściu Wisły PLH040003 Solecka Dolina Wisły PLH040039 Włocławska Dolina Wisły Sama tylko budowa SW Siarzewo oddziaływać będzie bezpośrednio na 3 obszary Natura 2000: Włocławska Dolina Wisły, Nieszawska Dolina Wisły i Dolina Dolnej Wisły.	
Zarząd Portu Morskiego Gdańsk S.A.						
Zarząd Portu Morskiego	69	03 Załącznik do projektu uchwały „Program wieloletni	Leżący w obszarze oddziaływania Programu Port Morski Gdańsk odpowiada za ok. 48% obrotu ładunków wszystkich polskich portów morskich. W 2019 r. zanotował on wynik ponad 52 mln ton ładunków, tj.	Dane z 2019 roku.	W przypadku zmiany okresu referencyjnego dokumentu, należy zaktualizować/dostosować te dane na 2022 r.	Uwaga uwzględniona. W miarę dostępności danych zostaną one zaktualizowane.

		<p>Kompleksowe zagospodarowanie Dolnej Wisły”</p> <p>Dostępność transportowa portów morskich Str. 17</p>	<p>ponad 45% więcej niż w roku 2015. Jest to to 4. pod względem wielkości port przeładunkowy na Morzu Bałtyckim, a 15. tego typu obiekt w Europie (dane udostępnione przez zarząd portu morskiego w Gdańsku).</p>			
Zarząd Portu Morskiego Gdańsk S.A.	70	Uwaga ogólna		<p>Warto podkreślić, że żeglowność Wisły i spełnianie warunków wskazanych w Porozumieniu AGN, w tym połączenie Portu Gdańsk z zapleczem w głębi lądu, to ważny czynnik wpływający na wartość dodaną przyszłych inwestycji w portową infrastrukturę. Z punktu widzenia pozyskiwania funduszy unijnych (abstrahując od innych czynników) użegłownienie Wisły to nie tylko zwiększenie konkurencyjności Portu Gdańsk oraz likwidacja wąskiego gardła ale przede wszystkim rozwój niskoemisyjnego transportu w sieci TEN-T, który będzie stanowić dodatkowy atut w</p>		Uwaga uwzględniona.

				procesie aplikowania o fundusze europejskie.		
Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Wodnych i Melioracyjnych						
Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Wodnych i Melioracyjnych	71	Rozdział 4.1.2 Kierunek interwencji i priorytety, s. 25	„Budowa stopnia wodnego wraz z infrastrukturą techniczną i środowiskową obejmować będzie powstanie następujących obiektów: - zapory bocznej Siarzewo (lewy brzeg) oraz zapory bocznej Nowogródek (prawy brzeg), - jazu, - elektrowni wodnej, śluzy bliźniaczej, wyposażonej we wrota pośrednie wraz z awanportami górnym i dolnym, - przepławki dla ryb łososiowatych, ryb jesiotrowatych, węgorzy, - koryto obejścia – przepławka o charakterze naturalnym, - przeprawy mostowej pełniącej funkcję drogi technologicznej, - kładki pieszo-rowerowej”.	Należy zmienić zapis na „Budowa stopnia wodnego wraz z infrastrukturą techniczną i środowiskową obejmować będzie powstanie m.in. następujących obiektów: ...”	Wymienione w dokumencie obiekty powinny stanowić katalog otwarty. Projektant w porozumieniu z Inwestorem zdecyduje jakie będą potrzebne obiekty. Podana lista nie wyczerpuje wszystkich obiektów jakie wchodzi w skład tego typu inwestycji..	Uwaga uwzględniona.
Stowarzyszenie Inżynierów i	72	Rozdział 3.1 Diagnostyka transportowa – żegluga śródlądowa, tabela 1, s. 14,	Tabela 1. Klasyfikacja odcinków Drogi Wodnej Dolnej Wisły (2022 r.) oraz Tabela 5. Prognozowane zmiany w klasyfikacji drogi wodnej Dolnej Wisły w wyniku kompleksowego zagospodarowania.	Należy zweryfikować dane dotyczące klasy dróg wodnych w kontekście aktualnej klasyfikacji - tabela 1 z prognozowanymi zmianami zawartymi w tabeli 5.	Tabela 1 przedstawia aktualną klasyfikację odcinków drogi wodnej (stan na 2022 r.) wraz z ich długością, natomiast w tabeli 5 wymienione zostały te same odcinki z	Uwaga uwzględniona.

		Rozdział 4.1.3 Cel szczegółowy 1 – wzmocnienie integracji portu morskiego Gdańsk z zapleczem lądowym, tabela 5, s. 27			prognozowanymi zmianami klasy. Z analizy ww. danych wynika, że podniesienie parametrów nastąpi tylko na dwóch odcinkach rzeki Wisły (od Włocławka do Tążyny oraz od Tążyny do Tczewa), więc tylko te dane powinny zostać wskazane w prognozie zmian klasy (tabela 5), a ich łączna długość powinna odpowiadać wskaźnikowi Liczba kilometrów drogi wodnej o podniesionych parametrach eksploatacyjnych w tabeli 6.	
Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Wodnych i Melioracyjnych	73	Rozdział 6. System realizacji, s. 35	„Organem odpowiedzialnym za koordynację realizacji PDW jest minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej. Do zadań koordynatora należać będzie w szczególności: zapewnienie skutecznego wdrażania podejmowanych inicjatyw oraz monitorowanie postępów we wdrażaniu Programu”.	Sugerujemy uszczegółwić zapisy dotyczące współpracy pomiędzy Wykonawcą Programu i jednocześnie Inwestorem zadań, tj. PGW WP, a koordynatorem, którym będzie minister właściwy ds. żeglugi śródlądowej.	W programie nie zostały określone szczegółowo zasady współpracy pomiędzy Wykonawcą i inwestorem (PGW WP), a koordynatorem realizacji zadań (minister właściwy ds. żeglugi śródlądowej). Brak szczegółowych zapisów w tym zakresie może mieć wpływ na jego prawidłową realizację, jak również na podział kompetencji i odpowiedzialności.	Uwaga uwzględniona.

Stowarzyszenie Inżynierów i Techników	74	Rozdział 7. System monitorowania, tabela 6, s. 37	„Liczba kilometrów drogi wodnej o podniesionych parametrach eksploatacyjnych, km 336 PGW WP, Produkt”.	Należy zweryfikować liczbę kilometrów drogi wodnej o podniesionych parametrach eksploatacyjnych, która faktycznie ulegnie zmianie w wyniku realizacji inwestycji budowy Stopnia wodnego Siarzewo.	Jak został wyliczony ww. wskaźnik i jakie odcinki dróg wodnych obejmuje (w jakim kilometrażu)? Podana liczba 336 km nie zgadza się również z danymi przedstawionymi w tabelach 1 i 5.	Uwaga uwzględniona.
Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Wodnych i Melioracyjnych	75	Rozdział 7. System monitorowania, tabela 7, s. 37	„Liczba kilometrów dróg wodnych w międzynarodowej klasie żeglowności, km 31,25 km, PGW WP, produkt”.	Należy zweryfikować wartość odcinka w międzynarodowej klasie żeglowności.	Czy podana wartość odpowiada długości nowego zbiornika?	Uwaga uwzględniona.
Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Wodnych i Melioracyjnych	76	Rozdział 7. System monitorowania, tabela 9, s. 38	„Osiągnięcie projektowanej pojemności zbiornika, mln m ³ 36, PGW WP, Produkt”.	Należy wyjaśnić rozbieżności.	W Tabeli 9 - Wskaźnik realizacji celu szczegółowego 3 dla roku 2032, wskazano osiągnięcie projektowanej pojemności zbiornika na 36 mln m ³ podczas gdy w treści dokumentu mowa jest o pojemności całkowitej równej 135 mln m ³ przy normalnym poziomie piętrzenia i rezerwie powodziowej między minimalnym i maksymalnym poziomami piętrzenia równej 36 mln m ³ .	Uwaga uwzględniona.

Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Wodnych i Melioracyjnych	77	Rozdział 8. Plan finansowy, tabela 11, s. 39	Tabela 11. Harmonogram rzeczowo-finansowy realizacji Programu w podziale na lata (mln zł brutto).	Należy uszczegółowić, czy zaproponowane w tabeli wartości mają charakter szacunkowy i czy będzie możliwość przesuwania niewydatkowanych środków finansowych w danym roku na lata następne.	Przedstawiony harmonogram rzeczowo-finansowy realizacji programu wskazuje wartości poszczególnych grup kosztów w rozbiciu na poszczególne lata, jednak nie określa, czy możliwe jest przesuwanie niewydatkowanych środków w danym roku na kolejny w związku z możliwymi opóźnieniami w zakresie realizacji inwestycji. Czy zaplanowana kwota na rok 2023 – 27,50 mln zł jest realna?.	Uwaga uwzględniona.
Stowarzyszenie Inżynierów i	78	§1 projektu uchwały	Ustanawia się program wieloletni pod nazwą „Kompleksowe zagospodarowanie Dolnej Wisły”, zwany dalej: „Programem”, stanowiący załącznik do uchwały.	Zakres programu jest ograniczony do jednego stopnia. Program ten nie przewiduje budowy kolejnych stopni.	Program nie podchodzi w sposób kompleksowy do zagospodarowania Dolnej Wisły	Uwaga uwzględniona – zapis dot. kompleksowości zostanie preredagowany.
Fundacja Społeczeństwo Wędkarzy Polskich „Nasze Wody”						
Fundacja Społeczeństwo	79	Rozdz. 5 str. 33 ost. akapit	W odpowiedzi na postulaty organizacji ekologicznych oraz środowisk wędkarzy i branży rybackiej w projekcie stopnia wodnego przewidziano m.in.:	W odpowiedzi na postulaty organizacji ekologicznych oraz środowisk wędkarzy i branży rybackiej w projekcie stopnia wodnego przewidziano m.in.:	Postulaty środowisk wędkarskich wyrażone m.in. na spotkaniu w Krajowym Zarządzie Gospodarki Wodnej w dn. 20.05.2021 były znacznie szersze niż opisane tutaj	Uwaga przekazana do inwestora – PGW WP. Raport z konsultacji wraz z załącznikami zostanie uzupełniony a następnie przekazany do publicznej wiadomości.

		<ul style="list-style-type: none">- dwie przepławki uniwersalne, typu szczelinowego, dostosowane parametrami do przechodzenia różnych gatunków ryb i organizmów wodnych,- podwodną barierę elektryczną zainstalowaną w stanowisku głównym, która zabezpieczy ryby migrujące w dół rzeki przed dostaniem się do elektrowni. Bateria będzie ukształtowana w planie w taki sposób, aby ryby napływające przy brzegu drażnione lekkim prądem kierowały się do koryta zlokalizowanego w korpusie przepławki uniwersalnej, a ryby ze środkowej partii zbiornika - do koryta na filarze działowym. Także stanowisko dolne elektrowni zostanie wyposażone w podobną barierę elektryczną odstraszącą ryby i naprowadzającą je do wlotów przepławek opisanych powyżej,- poszerzone lejkowate wloty (oba koryta)- wyloty obu koryt zlokalizowane będą w pobliżu wylotu przepławek i wzniesione nieznacznie ponad przeciętne poziomy wody w stanowisku dolnym, co powoduje efekt	<ul style="list-style-type: none">- udrożnienie dopływów Wisły poniżej planowanego stopnia wodnego w Siarzewie na rzekach: Wierzyca, Drwęca jako tarlisk dla ryb łososiowatych	<p>działania, które w żaden sposób nie skompensują bariery migracyjnej jaką stanowić będzie nowy stopień na Wiśle. Dlatego ponawiamy postulat zgłoszony na spotkaniu w KZGW dotyczący niezbędnego udrożnienia naturalnymi tarliskami ryb wędrownych, zwłaszcza w kontekście opisywanego planowanego zarybienia smoltami łososi atlantyckiego rzeki Drwęca.</p>	
--	--	---	--	--	--

wabiący dla ryb wchodzących do przepławek,

- przewód rurowy dla węgorzy poruszających się blisko dna w centralnej części zbiornika z wlotem w lewym przyczółku jazu przy dnie i wylotem w pobliżu wylotu przepławki dla ryb łososiowatych. Drugi taki przewód dla węgorzy poruszających się przy lewym brzegu zostanie zaprojektowany przy dnie pod wlotem do koryta ryb migrujących w dół rzeki zespolonym z przepławką uniwersalną. Jego wylot znajduje się wyżej w początkowej części przewodu wody uzupełniającej,

- koryto obejścia, które ma być głównym elementem zabezpieczającym ciągłość

ekologiczną rzeki. Planuje się utworzenie w dolinie korytarza ekologicznego w postaci koryta rzeki o parametrach zbliżonych do rzeki przynależnej do krainy brzany lub lipienia, o dnie żwirowym. Obiekt będzie miał kilka kilometrów długości, aby osiągnąć odpowiedni dla takiej krainy rybnej spadek koryta przy różnicy wysokości zwierciadeł wody

			<p>pomiędzy nowoprojektowanym zbiornikiem a rzeka Wisłą poniżej stopnia wodnego. Przepływ średni koryta obejścia będzie wynosił około 20 m³/s. Budowlę planuje się wykonać jako koryto żwirowe o parametrach zbliżonych do naturalnych z poziomem zalewowym na obu brzegach.</p>			
<p>Fundacja Spoleczeństwo Wędkarzy Polskich „Nasze Wody”</p>	80	<p>Rozdz. 5 str. 33 ost. akapit c.d.</p>	<p>j.w.</p>	<p>W odpowiedzi na postulaty organizacji ekologicznych oraz środowisk wędkarzy i branży rybackiej w projekcie stopnia wodnego przewidziano m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kompensację troci wędrowej polegającej na prowadzeniu zarybienia (przez okres 5 lat) smoltami troci wędrowej - co najmniej 25 tys. sztuk rocznie na rzekach Drwęcy i Wierzycy (po ich udrożnieniu) 	<p>Z niezrozumiałych powodów w projekcie zapisano plan zarybienia tylko łososiem atlantyckim polegającego na prowadzeniu zarybienia (przez okres 5 lat) smoltami łososi atlantyckiego - co najmniej 25 tys. sztuk rocznie na rzece Drwęcy, a pominięto zupełnie troć wędrową, która występuje w tym samym środowisku co łosoś i którą dotyczą te same problemy migracyjne oraz problem braku tarlisk.</p>	<p>Uwaga przekazana do inwestora – PGW WP. Raport z konsultacji wraz z załącznikami zostanie uzupełniony a następnie przekazany do publicznej wiadomości.</p>
<p>Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu</p>						

Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	81	Cały dokument		Dokument charakteryzuje się bardzo dobrym przygotowaniem merytorycznym oraz właściwie odnosi się do problematyki związanej z zagospodarowaniem Dolnej Wisły w obrębie województwa kujawsko-pomorskiego. Dokument w przystępny sposób opisuje założenia realizacji programu oraz trafnie charakteryzuje główne problemy, na jakie pozytywnie wpłynie realizacja projektu. Poniżej przedstawione uwagi nie negują wysokiej jakości merytorycznej dokumentu – mają charakter techniczny i służą poprawie/ uszczegółowieniu dokumentu.		Uwaga uwzględniona.
Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-	82	3. Diagnoza -> 3.3 Diagnoza zasobów wodnych -> Susza -> Typy susz (str.20)	„Statystycznie w Polsce susza atmosferyczna zdarza się raz na 23 lata. ”	Wydaje się, że podana wartość jest niedoszacowana lub dotyczy innego zagadnienia. Susze są coraz intensywniejsze i obejmują znaczne powierzchnie kraju. W ostatnich dwóch dekadach tego rodzaju zdarzenia o dużym znaczeniu gospodarczym zarejestrowano (susza rolnicza i dalej hydrologiczna) w latach 2000, 2002, 2003, 2006, 2015,	Tendencja ta wpisuje się w globalny trend występowania anomalnych zjawisk meteorologicznych wywoływanych przez czynniki naturalne i antropogeniczne.	Uwaga uwzględniona. Uwaga zostanie przeanalizowana, a stosowne zmiany zostaną wprowadzone do dokumentu.

				2016, 2018, 2019 i 2020, nie mówiąc o coraz częstszych epizodach okresów suszy atmosferycznej. Podkreślić należy, że analizowany dokument dotyczy terenu województwa kujawsko-pomorskiego, które postrzegane jest (wraz z województwem wielkopolskim) jako obszar o największym poziomie zagrożenia suszą.		
Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	83	4. Cel i zakres interwencji -> 4.1 Cel główny i logika interwencji -> 4.1.1 Cele szczegółowe i zakres interwencji (str.25)	Mapa 2. Inwestycje zaplanowane do realizacji na Drodze Wodnej Dolnej Wisły do 2032 r.	Słaba jakość zamieszczonej w opracowaniu mapy oraz nieaktualne dane dotyczące liczby ludności Grudziądza.	Grudziądz oznaczony jako miasto powyżej 100 tys. mieszkańców (od 2004 r. Grudziądz liczy poniżej 100 tys. mieszkańców), słaba czytelność kilometrażu dróg wodnych, granica Polski z Rosją nie jest jednoznacznie wyznaczoną linią. Niejednoznacznie brzmiąca kategoria „Trasa po Zalewie Wiślanymi”, gdzie tego typu oznaczenie zostało wykorzystane w obrębie SW Siarzewo, Szkarpawy oraz Nogatu. Szlak wodny w rejonie samego Zalewu Wiślanego w tej kolorystyce jest zupełnie	Uwaga uwzględniona.

					nieodróżnialny od samego Zalewu.	
Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	84	4. Cel i zakres interwencji -> 4.1 Cel główny i logika interwencji -> 4.1.2 Kierunek interwencji i priorytety (str.25)	„Budowa stopnia wodnego wraz z infrastrukturą techniczną i środowiskową obejmować będzie powstanie następujących obiektów: - zapory bocznej Siarzewo (lewy brzeg) oraz zapory bocznej Nowogródek (prawy brzeg), - jazu, - elektrowni wodnej, - śluzy bliźniaczej, wyposażonej we wrota pośrednie wraz z awanportami górnym i dolnym, - przepławki dla ryb łososiowatych, ryb jesiotropowatych, węgorzy, - koryto obejścia – przepławka o charakterze naturalnym, - przeprawy mostowej pełniącej funkcję drogi technologicznej, - kładki pieszo-rowerowej. ”	Według dokumentów województwa kujawsko-pomorskiego (Strategia Przyspieszenia 2023+) droga przebiegająca po koronie SW Siarzewo ma mieć charakter przeprawy ogólnodostępnej stanowiącej przeprawę alternatywną dla okolicznych mostów (Włocławek i Toruń). Przeprawa przez SW Siarzewo ma także zastąpić wysłużony i działający jedynie okresowo prom w Nieszawie o ograniczonej przepustowości transportowej. Dodatkowo, wśród wymienianych obiektów, z których składać się będzie cały SW, należy dopisać również zaporę czołową.	W związku z tym proponujemy, aby przeprawa mostowa umożliwiała co najmniej ruch pasażerski o charakterze lokalnym oraz transport publiczny (z wyłączeniem możliwości korzystania przez ciężki ruch towarowy). Rzeka Wisła stanowi niewątpliwą barierę przestrzenną. Dlatego też umożliwienie społeczności lokalnej przekraczanie rzeki z wykorzystaniem przeprawy mostowej, spowoduje podniesienie jakości życia oraz przyczyni się do rozwoju gospodarczego tego terenu.	U waga przekazana do inwestora – PGW WP. Raport z konsultacji wraz z załącznikami zostanie uzupełniony a następnie przekazany do publicznej wiadomości.

Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-	85	4. Cel i zakres interwencji -> 4.1 Cel główny i logika interwencji -> 4.1.2 Kierunek interwencji i priorytety (str.26)	„ Budowa jazu będzie skutkowała podniesieniem lustra wody na rzece Wiśle co spowoduje miejscowe zalania prowadzące do stałego powiększenia szerokości koryta rzeki oraz podniesienia poziomu wód gruntowych.”	Proponowany zapis: „ Budowa SW Siarzewo wraz ze wszystkimi elementami towarzyszącymi będzie skutkowała podniesieniem lustra wody na rzece Wiśle, co spowoduje miejscowe zalania prowadzące do stałego powiększenia szerokości koryta rzeki oraz podniesienia poziomu wód gruntowych.”	Budowa samego jazu, jako urządzenia hydrotechnicznego, nie skutkuje takimi konsekwencjami. To budowa całej zapory wraz ze wszystkimi budowlami/urządzeniami towarzyszącymi (zapory boczne, itd.), jako zespołu urządzeń hydrotechnicznych, będzie miała takie skutki.	Uwaga przekazana do inwestora – PGW WP. Raport z konsultacji wraz z załącznikami zostanie uzupełniony a następnie przekazany do publicznej wiadomości.
Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	86	5. Wpływ realizacji Programu na środowisko	Cały dokument	W całym dokumencie brak odniesienia do pozytywnego wpływu SW Siarzewo na stan infrastruktury krytycznej w rejonie planowanego zbiornika w postaci przejścia rurociągu „Jamał” oraz rurociągów technicznych zakładów Anwil pod dnem Wisły. Niezależnie od powyższego, wydaje się, że realizacja SW Siarzewo będzie miała wpływ na szereg innych aspektów związanych z funkcjonowaniem środowiska i warto byłoby je podkreślić, chociażby dla uzyskania efektu przeciwwagi dla często przytaczanych spodziewanych efektów negatywnych.	W chwili obecnej omawiane rurociągi narażone są na uszkodzenie (zwłaszcza w takcie pochodu lodu rzecznego lub w trakcie wezbrania powodziowego). Związane jest to bezpośrednio z erozją denną poniżej SW Włocławek, która powoduje odsłonięcie rurociągów, które pierwotnie położone były pod dnem Wisły. Budowa SW Siarzewo skutecznie zapobiegnie potencjalnym zagrożeniom dla rurociągów poprzez podniesienie się poziomu wody.	Uwaga przekazana do inwestora – PGW WP. Raport z konsultacji wraz z załącznikami zostanie uzupełniony a następnie przekazany do publicznej wiadomości.

Urząd Miasta Bydgoszczy						
Urząd Miasta Bydgoszczy	87	Pkt 1. str. 5	<p>Wdrożenie postanowień dokumentu będzie komplementarny z działaniami przewidzianymi w ramach realizacji KPŻ2030, tj. eliminacji miejsc limitujących na Dolnej Wiśle¹⁾ i dalszy rozwój warunków żeglugowych (...)</p> <p>Cel ten zostanie zrealizowany poprzez zapewnienie warunków żeglugowych na drogach wodnych pozwalających na zwiększenie dynamiki rozwoju transportu wodnego śródlądowego, podniesienie poziomu ochrony przeciwpowodziowej w rejonie Dolnej Wisły,</p>	<p>Jeżeli mowa jest o „eliminacji miejsc limitujących na Dolnej Wiśle” należy także zwrócić uwagę na obiekty czasowo piętrzące wodę tj. wały przeciwpowodziowe.</p>	<p>W przypadku niesprawnych technicznie obiektów hydrotechnicznych takich jak wały przeciwpowodziowe (obiekty wymagające remontu i gruntownej modernizacji) wystąpienie ekstremalnych wezbrań na Wiśle doprowadzić może do naruszenia struktury korpusu tych budowli i w konsekwencji do ich przerwania oraz powstania katastrofalnych w skutkach powodzi. M.in. w mieście Bydgoszczy mogłoby to doprowadzić do uszkodzenia lub zniszczenia przyległych do rzeki Wisły oczyszczalni ścieków. Modernizacja wałów przeciwpowodziowych, jest więc kluczowym elementem wpływającym na podniesienie poziomu ochrony przeciwpowodziowej w rozpatrywanym rejonie Dolnej Wisły. Przedmiotowe modernizacje wałów przeciwpowodziowych powinny stanowić element</p>	<p>Uwaga poza zakresem programu.</p> <p>W zakresie programu wieloletniego znajduje się budowa jednej inwestycji – stopnia wodnego Siarzewo. Obiekty takie jak wały przeciwpowodziowe nie stanowią zakresu programu.</p> <p><u>Natomiast uwaga została przekazana do PGW WP.</u></p>

					sine qua non programu kompleksowego zagospodarowania Dolnej Wisły.	
Urząd Miasta Bydgoszczy	88	Pkt 2.4 str. 11	Realizacja inwestycji ujętych w PZRP obniży poziom ryzyka powodziowego , w szczególności poprzez zmianę warunków przepływu wód. Ocenia się, że działania podejmowane w ramach PZRP będą miały również przełożenie na warunki funkcjonowania dróg wodnych.	W Bydgoszczy znajduje się przeciwpowodziowy wał ochronny Fordon – Łoskoń chroniący m.in. oczyszczalnię ścieków „Fordon” przed zalaniem wodami rzeki Wisły. Wał ten wymaga modernizacji i jest to obiekt kluczowy dla obniżenia poziomu ryzyka powodziowego i wyeliminowania lub obniżenia skutków zagrożeń wtórnych spowodowanych przez przedostające się ścieki do rzeki Wisły. Obiekt ten jest także kluczowy dla obniżenia zagrożenia sanitarnego dla dużej aglomeracji (jaką jest miasto Bydgoszcz), po wyłączeniu z eksploatacji oczyszczalni ścieków „Fordon” tj. po zalaniu jej wodami powodziowymi.	Modernizacja takich obiektów jak przeciwpowodziowy wał ochronny Fordon – Łoskoń powinna być ujęta w Programie wieloletnim Kompleksowego zagospodarowania Dolnej Wisły PWKZDW jako jeden z kluczowych elementów podnoszących bezpieczeństwo powodziowe na odcinku Dolnej Wisły.	Uwaga poza zakresem programu. W zakresie programu wieloletniego znajduje się budowa jednej inwestycji – stopnia wodnego Siarzewo. Obiekty takie jak wały przeciwpowodziowe nie stanowią zakresu programu. <u>Natomiast uwaga została przekazana do PGW WP.</u>
Urząd Miasta	89	Pkt 3.3 str. 20-21	(...) dla działań mających na celu u uniknięcie powodzi zatorowych (...)	Wały przeciwpowodziowe położone w sąsiedztwie miejsc zatorogennych i jednocześnie chroniące obiekty, które w	Na przykład w granicach Miasta Bydgoszczy na rzece Wiśle występują 3 miejsca, w których może dojść do	Uwaga poza zakresem programu. W zakresie programu wieloletniego znajduje się budowa jednej inwestycji

			<p>(...) Zakłada się, że dzięki realizacji Programu możliwa będzie ochrona przeciwpowodziowa około 100 tys. mieszkańców, 13 tys. budynków mieszkalnych, 726 społecznych oraz 183 zabytkowych. W przypadku powodzi ewentualne straty szacowane są na 9,5 mld zł</p>	<p>wyniku zatopienia mogą spowodować zagrożenia wtórne, powinny być w pierwszej kolejności modernizowane z wykorzystaniem zewnętrznych i krajowych środków finansowych.</p>	<p>utworzenia się zatorów lodowych i w konsekwencji przerwania wału Fordon-Łoskoń oraz wystąpienia powodzi zatorowej skutkującej między innymi zatopieniem Oczyszczalni Ścieków „Fordon”, a także spowodowaniem rozległych zagrożeń, ekologicznego dla Rz. Wisły i sanitarnego dla Miasta Bydgoszczy.</p>	<p>– stopnia wodnego Siarzewo. Obiekty takie jak wały przeciwpowodziowe nie stanowią zakresu programu.</p> <p><u>Natomiast uwaga została przekazana do PGW WP.</u></p>
Urząd Miasta Bydgoszczy	90	Pkt 4.1.2 str. 27	<p>Holistyczne podejście do gospodarowania wodami wymaga realizacji celów o charakterze przeciwpowodziowym, retencyjny oraz transportowym.</p>	<p>W opisie programu mowa jest o holistycznym podejściu w kwestii realizacji celów projektu, mowa jest także o ochronie przeciwpowodziowej dla mieszkańców i budynków mieszkalnych, jednak brakuje tu odniesienia się do obiektów czasowo piętrzących wodę (takich jak wspomniany przeciwpowodziowy wał Fordon – Łoskoń w Bydgoszczy), których uszkodzenie lub zniszczenie doprowadzić może do powstania wspomnianych zagrożeń wtórnych (ekologicznych dla wód rzeki Wisły i sanitarnych dla</p>	<p>Przeciwpowodziowy wał ochronny Fordon – Łoskoń chroni oczyszczalnię ścieków „Fordon” przed zalaniem wodami rzeki Wisły. Wydział Zarządzania Kryzysowego Urzędu Miasta Bydgoszczy zlecił opracowanie przedstawicielom ww. oczyszczalni ścieków symulacji katastrofalnego zalania wodami rzeki Wisły przedmiotowej oczyszczalni po przerwaniu wału Fordon – Łoskoń (paraliż gospodarki wodnościekowej w mieście Bydgoszczy, <u>katastrofa ekologiczna na dolnym odcinku</u></p>	<p>Uwaga poza zakresem Programu.</p> <p>W zakresie programu wieloletniego znajduje się budowa jednej inwestycji – stopnia wodnego Siarzewo. Obiekty takie jak obiekty czasowo piętrzące wodne nie stanowią zakresu programu.</p> <p><u>Uwaga została przekazana do PGW WP.</u></p>

				<p>mieszkańców miast, w których oczyszczalnie ścieków zlokalizowane są na terenach zalewowych chronionych wałami przeciwpowodziowymi). Właśnie takie obiekty powinny być w pierwszej kolejności (zadania priorytetowe) brane pod uwagę w kwestii kompleksowego zapewnienia bezpieczeństwa powodziowego na rozpatrywanym w projekcie odcinku Dolnej Wisły.</p>	<p>Wisły). Państwo Polskie i Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie powinny traktować modernizację obiektów hydrotechnicznych, których uszkodzenie lub przerwanie niesie za sobą zagrożenia wtórne (w dodatku katastrofalne w skutkach w aspekcie zagrożenia ekologicznego) jako działania priorytetowe w klasyfikacji działań ujętych do realizacji w planach wieloletnich takich jak niniejszy PWKZDW.</p>	
Urząd Miasta Włocławek						
Urząd Miasta Włocławek	91	Pkt. 4, ppkt. 4.1.2., str. 25-26, 29	„Pracami towarzyszącymi będą m.in. budowa i nadbudowa wałów przeciwpowodziowych”;	<p>1. Stwierdzenie zbyt ogólne. Zasadnym było by dokładniejsze wymienienie „prac/obiektów towarzyszących”, w tym „zwiększających bezpieczeństwo istniejącego stopnia wodnego we Włocławku”,</p> <p>np.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - modernizacja / nadbudowa / przebudowa istniejącego wału przeciwpowodziowego na 	<p>W przywołanym podpunkcie brak jest dokładnego wyszczególnienia obiektów, które będą towarzyszyć inwestycji na terenie Miasta Włocławek. Zasadne było by wymienienie prac / obiektów towarzyszących, w tym zwiększających bezpieczeństwo istniejącego stopnia wodnego we Włocławku.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Program wieloletni nie jest miejscem, w którym należy dokładnie wyszczególnić elementy planowanej inwestycji oraz obiektów jej towarzyszących. Takie informacje ujmowane są m.in. w dokumentacji projektowej opracowywanej w ramach postępowania administracyjnego, które ma na celu uzyskanie pozwolenia na budowę.</p>

			<p>prawym brzegu rz. Wisły w dzielnicy Zawisie, pow. mostu stalowego (z podaniem kilometrażu)</p> <ul style="list-style-type: none">- modernizacja / nadbudowa / przebudowa istniejącego wału przeciwpowodziowego na lewym brzegu rz. Wisły w jednostce Zachód Przemysłowy (wał Korabnicki), poniżej mostu stalowego (z podaniem kilometrażu)- budowa nowego wału przeciwpowodziowego na prawym brzegu rz. Wisły w dzielnicy Zawisie, poniżej mostu stalowego (z podaniem kilometrażu i wskazaniem lokalizacji), inwestycji wiążącej dla bezpieczeństwa tej cz. Miasta, mającej zasadniczy wpływ na planowanie i zagospodarowanie przestrzenne oraz ruch budowlany w tym obszarze drogi technologiczne/dojazdowe do nowego wału j.w.		<p>Dane, o których zamieszczenie w programie prosi Wnioskodawca dostępne są u inwestora, tj. PGW WP.</p>
--	--	--	---	--	--

				Ponadto, jeśli chodzi o bezpieczeństwo istniejącego stopnia wodnego we Włocławku, zasadnym było by wskazanie oraz wymienienie prac/obiektów wymagających modernizacji/przebudowy.		
Urząd Miasta Włocławek	92	Pkt. 5, str. 32-33	<p>- „Przeprowadzone analizy wskazują na możliwość wystąpienia negatywnego wpływu przedmiotowej inwestycji na stan ochrony siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony zostały wyznaczone obszary Natura 2000.”;</p> <p>- „Zadania zostały zaplanowane w sposób mający zapewnić pełną kompensację potencjalnych strat.”, „zapewnienie kompensacji zagrożonych zniszczeniem płatów łągów wierzbowych, topolowych, olszowo-jesionowych - łącznie 584 ha, w tym: nasadzenia kompensacyjne łągów poniżej projektowanego stopnia wodnego na powierzchni 311 ha oraz w obrębie czaszy zbiornika</p>	<p>Ad. 1 - Budowa nowego zbiornika wpłynie negatywnie na stan ochrony siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony zostały wyznaczone obszary Natura 2000 na terenie Miasta Włocławek;</p> <p>Ad. 2 - Nie można pominąć wpływu przedmiotowej inwestycji na bioróżnorodność występującą obecnie w łągach starorzeczy Wisły, znajdujących się w międzywalu, które prawdopodobnie zostaną zlikwidowane</p>	Mimo wykazania nadrzędnego interesu publicznego dla przedmiotowej inwestycji, niezbędne jest podjęcie maksymalnych środków ochronnych oraz kompensujących w stosunku do rejonu Włocławskiej Doliny Wisły i jej bioróżnorodności.	Uwaga przekazana do inwestora – PGW WP. Raport z konsultacji wraz z załącznikami zostanie uzupełniony a następnie przekazany do publicznej wiadomości.

			powyżej stopnia wodnego na powierzchni 273 ha (w tym 127 ha wysp na zbiorniku), co w strefie brzegowej ma istotne znaczenie dla odtwarzania siedlisk ryb,"			
--	--	--	--	--	--	--