



MINISTERSTWO  
INFRASTRUKTURY

Streszczenie w języku  
niespecjalistycznym  
Prognozy oddziaływania na  
środowisko KPŻ 2030

Antea Group

Understanding today.  
Improving tomorrow.



[www.anteagroup.pl](http://www.anteagroup.pl)

Warszawa, lipiec 2022



## Spis treści

1. Wstęp .....	3
2. Zgodność KPŻ2030 z obowiązującymi przepisami w zakresie ochrony środowiska .....	5
3. Oddziaływanie transgraniczne .....	5
4. Oddziaływanie w przypadku braku realizacji działań .....	6
5. Wpływ realizacji KPŻ2030 na poszczególne komponenty środowiska .....	7
5.1. Wpływ na wody powierzchniowe .....	8
5.2. Wpływ na wody podziemne.....	8
5.3. Wpływ na różnorodność biologiczną, zwierzęta, rośliny, obszary chronione .....	8
5.4. Wpływ na powierzchnię ziemi i gleby .....	10
5.5. Wpływ na klimat i powietrze.....	11
5.6. Wpływ na krajobraz .....	11
5.7. Wpływ na ludzi i dobra materialne .....	11
5.8. Wpływ na zabytki.....	12
5.9. Wpływ na zasoby naturalne.....	12
5.10. Oddziaływania skumulowane.....	12
6. Podsumowanie oddziaływań i rozwiązania alternatywne.....	13
7. Wnioski .....	13



## 1. Wstęp

Prognoza oddziaływania na środowisko została opracowana dla projektu dokumentu o charakterze planistycznym, z sektora żeglugi śródlądowej – Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030 (zwanego dalej: KPŻ2030). Żegluga śródlądowa jest jedną z form transportu, w którym przemieszczanie się ludzi i ładunków odbywa się drogą wodną. Zgodnie z obowiązującym prawem, dokumenty planistyczne dotyczące m.in. transportu i gospodarki wodnej podlegają strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko, której celem jest zweryfikowanie czy opracowany dokument jest zgodny z celami ochrony środowiska oraz określenie jakie skutki środowiskowe związane są z realizacją postanowień dokumentu.

Prognoza oddziaływania na środowisko wraz z projektem KPŻ2030, podlega konsultacjom społecznym. Każdy zainteresowany będzie mógł zapoznać się zarówno z projektem ocenianego dokumentu jak i prognozą oraz będzie miał możliwość składać do nich uwagi i wnioski.

Projekt KPŻ2030 „jest programem rozwoju, o którym mowa w przepisach ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz.U. z 2006 r. 227 poz. 1057, z późn. zm.)”<sup>1</sup>. Jest to podstawowy dokument planistyczny sektora żeglugi śródlądowej dla realizacji celów określonych w następujących dokumentach strategicznych opracowanych na poziomie krajowym:

- Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) (SOR);
- Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. (SRT2030).

Zakres interwencji przewidziany w KPŻ2030 wymaga zapewnienia zgodności z perspektywą czasową obowiązywania SOR oraz SRT2030, co oznacza, że w przedmiotowym dokumencie ujęte zostały działania, które zostaną zrealizowane do 2030 r. Zakres wskazanych inwestycji ograniczony jest do projektów realizowanych na infrastrukturze liniowej i na istniejących obiektach hydrotechnicznych.

Celem KPŻ2030 jest zwiększenie roli sektora żeglugi śródlądowej w wymiarze krajowym i lokalnym. Cel ten zostanie osiągnięty poprzez następujące kierunki interwencji: eliminację *wąskich gardel* w głównych korytarzach wodnych, poprawę bezpieczeństwa transportowego dróg wodnych, wsparcie dla rozwoju rynku żeglugowego w tym nisko i zeroemisyjnego, aktywizację społeczno-gospodarczą i rozwój partnerstwa na rzecz gospodarczego wykorzystania dróg wodnych.

Zakres inwestycji KPŻ2030 odnosi się do następujących odcinków śródlądowych dróg wodnych: E30 – ODW, odcinek od Gliwic do portów morskich Szczecin i Świnoujście oraz E40 – Wisła na odcinku Port Morski Gdańsk –Toruń.

Strategia realizacji KPŻ2030 ukierunkowana jest na działania o charakterze programowym i regulacyjnym oraz realizację projektów inwestycyjnych.

Inwestycje wdrażane w ramach KPŻ2030 będą miały na celu poprawę warunków nawigacyjnych na użytkowanych transportowo odcinkach dróg wodnych, w szczególności na zapleczu portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

Przewidziane zadania programowe wskazane w KPŻ2030 ukierunkowane będą na przystosowanie niektórych aspektów rynku żeglugowego do wyzwań związanych ze zrównoważonym rozwojem sektora transportu.

---

<sup>1</sup> Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030, projekt, stan na 27.05.2022 r.

Tabela 1. Lista projektów inwestycyjnych KPŻ2030.

Lp.	Droga wodna	Nazwa	Okres realizacji	Wartość
1	ODW	Modernizacja śluzy oraz sterowni na stopniu wodnym Opole wraz z przebudową awanportów	2022-2026	200 000 000
2	ODW	Budowa jazu klapowego na stopniu wodnym Ujście Nysy w km 180,50 rzeki Odry wraz z infrastrukturą towarzyszącą	2022-2025	211 000 000
3	ODW	Modernizacja śluzy oraz sterowni na stopniu wodnym Ujście Nysy wraz z przebudową awanportów oraz obiektów towarzyszących	2022-2026	200 000 000
4	ODW	Modernizacja zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej Etap II	2024-2027	556 000 000
5	ODW	Modernizacja Kanału Gliwickiego - szlaku żeglownego i jego ubezpieczeń brzegowych – etap I (sekcja V i VI)	2023-2030	104 000 000
6	DWDW	Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 933 - 847	2022-2030	145 000 000
7	DWDW	Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 847 -772	2022-2030	207 500 000
8	DWDW	Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 772 - 718	2022-2030	207 500 000
9	ODW	Kompleksowe wdrożenie RIS Odrzańskiej Drogi Wodnej	2022-2027	77 700 000
10	DWDW	Pilotażowe wdrożenie RIS Dolnej Wisły	2022-2030	54 000 000
11	DWDW	Dokumentacja projektowa dla inwestycji pn. Budowa nabrzeża przeładunkowego na Wiśle w Solcu Kujawskim	2022-2024	13 530 000

Źródło: Załącznik nr 1 do projektu uchwały Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu rozwoju pod nazwą Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030, stan na 27.05.2022 r.

W wyniku realizacji KPŻ2030 oraz projektów z POiŚ 2014-2020 na całej długości ODW zostaną przywrócone parametry drogi wodnej<sup>2</sup> i osiągnięte Dobre Warunki Nawigacyjne<sup>3</sup>:

- na Odrze skanalizowanej zostanie zmodernizowanych 16 śluz oraz 4 jazy umożliwiające regulowanie głębokości tranzytowych;
- na całym odcinku Odry środkowej (tzw. swobodnie płynącej) zostanie odbudowana zabudowa regulacyjna;
- odcinek graniczny oraz odcinek od Ujścia Nysy Łużyckiej do miejscowości Ścinawa zostaną w całości dostosowane do minimum III klasy żeglowności.

<sup>2</sup> Należy przez to rozumieć zapewnienie parametrów wskazanych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych, KPŻ2030.

<sup>3</sup> Definicja Dobrych Warunków Nawigacyjnych została określona w KPŻ2030 w punkcie 3.1. Śródlądowe drogi wodne w Polsce. Natomiast DWN po realizacji KPŻ2030 przedstawiono w pkt. 4.1 Cel główny i logika interwencji

Po realizacji Programu 261 km DWDW (Port Gdańsk-Bydgoszcz) zostanie przywrócone do parametrów pozwalających na zapewnienie Dobrych Warunków Nawigacyjnych. Na odcinku od okolic Torunia do Portu Gdańskiego (km 718 do 933 drogi wodnej) zostanie odbudowana zabudowa regulacyjna.

Powyższy zakres inwestycji może przyczynić się do wsparcia zrównoważonego rozwoju transportu w korytarzach transportowych ODW i DWDW, zgodnie z założeniami polityki na rzecz niskoemisyjności sektora transportu.

Całkowity koszt realizacji KPŻ2030 wyniesie 2390,04 mln zł, z czego 1 976,23 mln zł stanowi koszt inwestycji. Realizacja działań może być finansowana z:

- krajowych środków publicznych;
- programów i instrumentów unijnych oraz komercyjnych.

## 2. Zgodność KPŻ2030 z obowiązującymi przepisami w zakresie ochrony środowiska

Rozwój śródlądowych dróg wodnych i zarządzanie nimi, podobnie jak inne formy użytkowania rzek, regulowane są m.in. poprzez unijne przepisy środowiskowe, takie jak: Ramowa Dyrektywa Wodna (zwana dalej: RDW) oraz dyrektywy ptasią i siedliskową<sup>4</sup>. Dlatego też każdorazowo, dla tego rodzaju planów i programów, należy przeanalizować zgodność działań z celami ochrony środowiska.

Najważniejszym aktem prawnym w zakresie zarządzania zasobami wodnymi jest RDW, której nadrzędnym celem jest osiągnięcie dobrego stanu wód i ekosystemów wodnych (takich jak tereny podmokłe), określanego jako cele środowiskowe. W myśl RDW wody powierzchniowe i podziemne powinny spełniać wymagania, które umożliwiają korzystanie z tych zasobów zarówno ludziom jak i przyrodzie. Dyrektywy ptasia i siedliskowa, związane są z ochroną obszarów Natura 2000, z których wiele jest związanych z ekosystemami rzecznyymi.

Celem KPŻ2030 jest zwiększenie roli sektora żeglugi śródlądowej w wymiarze krajowym i lokalnym. Transport wodny, śródlądowy uważany jest za bezpieczną, energooszczędną i stosunkowo przyjazną dla środowiska formę transportu.<sup>5</sup> Rozwój żeglugi śródlądowej stanowi ponadto jedno z działań, mających na celu przeciwdziałanie zmianom klimatu i zmniejszenie odczuwanych skutków tych zmian

W efekcie realizacji postanowień KPŻ2030 największych korzyści dla środowiska (w perspektywie długoterminowej) można się spodziewać w aspekcie wpływu na jakość powietrza i klimat. Przeniesienie towarów z transportu drogowego na transport wodny śródlądowy, który jest bardziej przyjazny środowisku, spowoduje, że emisja zanieczyszczeń do atmosfery generowana bezpośrednio przez środki transportu, będzie mniejsza. Jest to zbieżne z polityką klimatyczną, w tym strategią Unii Europejskiej nakierowaną na osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 roku.

## 3. Oddziaływanie transgraniczne

Z uwagi na zakres dokumentu planistycznego, jakim jest KPŻ2030 istotne jest zweryfikowanie czy zamierzone inwestycje mogą wpływać negatywnie na środowisko państw sąsiednich, a więc czy wystąpi tzw. oddziaływanie transgraniczne.

---

<sup>4</sup> Skróć - Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory, będącej elementem systemu prawnego Unii Europejskiej. Razem z dyrektywą ptasią (dyrektywa Rady 2009/147/WE z 30 listopada 2009 w sprawie ochrony dzikiego ptactwa) stanowi podstawę europejskiego systemu ochrony przyrody Natura 2000.

<sup>5</sup> [https://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/docs/INL\\_Summary\\_PL.pdf](https://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/docs/INL_Summary_PL.pdf)

W odniesieniu do ocenianego dokumentu na poziomie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko nie zidentyfikowano ryzyka znaczącego transgranicznego oddziaływania na skutek realizacji założeń zawartych w dokumencie. Żadne z oddziaływań zidentyfikowanych na poziomie ocenianego dokumentu nie prowadzi do uznania wystąpienia potencjalnych znaczących negatywnych oddziaływań mogących ujawnić się na terytorium innych państw lub obszarów znajdujących się pod taką jurysdykcją.

W efekcie przeprowadzonych analiz stwierdzono, iż zarówno realizacja inwestycji, jak i pozostałych działań z katalogu działań dla obszaru dorzecza Odry, jak i obszaru dorzecza Wisły nie spowoduje wystąpienia negatywnego oddziaływania na obszarze państw sąsiednich tj. Republiki Federalnej Niemiec, Republiki Czeskiej, Republiki Słowackiej, Ukrainy, Białorusi, Republiki Litewskiej oraz Federacji Rosyjskiej.

Jedno z zadań inwestycyjnych ujętych w KPŻ2030 zlokalizowane jest na Odrze granicznej, w związku z tym należało szczegółowo rozpatrzyć także oddziaływania na obszary przyrodnicze na terenie Republiki Federalnej Niemiec. Na podstawie m.in. zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz strategicznej oceny oddziaływania na środowisko innych dokumentów z zakresu gospodarki wodnej, należy stwierdzić, że informacje te nie dają podstaw do uznania, że zakładane obecnie oddziaływania są na tyle istotne, aby dawały podstawy do uznania, że konieczne jest przeprowadzenie oceny w kontekście transgranicznym.

#### 4. Oddziaływanie w przypadku braku realizacji działań

W ramach oceny oddziaływania na środowisko, jednym z elementów, jest ocena tego, co zmieni się w aktualnym stanie środowiska, w przypadku braku realizacji działań przewidzianych w ramach KPŻ2030. Należy podkreślić, iż KPŻ2030 obejmuje zarówno działania inwestycyjne, które związane są z pracami budowlanymi, jak i działania o charakterze analitycznym, formalno-prawnym, organizacyjnym i edukacyjnym. Wpływ powyższych typów działań na środowisko będzie różny, większe znaczenie dla poszczególnych elementów przyrodniczych będą miały jednak działania inwestycyjne. Należy podkreślić, iż wpływ poszczególnych przedsięwzięć na środowisko będzie związany także z pozytywnym oddziaływaniem, które zostanie utracone jeśli działania nie zostaną zrealizowane.

Brak realizacji zaplanowanych w KPŻ2030 działań, względem **wód powierzchniowych**, może wiązać się z brakiem negatywnego wpływu podczas wykonywania prac budowlanych, gdyż nie nastąpi chwilowe pogorszenie stanu wód powierzchniowych, nie zmienią się warunki siedliskowe organizmów bytujących w odcinkach rzek, na których realizowane będą działania inwestycyjne. Jednakże, brak podjęcia przedmiotowych działań może wiązać się z utratą korzyści środowiskowych np.: w zakresie możliwości przemieszczania się ryb i innych organizmów wodnych (dzięki budowie nowoczesnej przepławki w ramach inwestycji na Ujściu Nysy) czy też przeciwdziałaniu skutkom suszy.

Na **wody podziemne**, brak realizacji działań, przewidzianych w KPŻ2030, nie będzie miał wpływu. Ten element środowiska jest poddawany tak wielu negatywnym oddziaływaniom, które stanowią zagrożenie dla jego stanu i jakości, że działania zaproponowane w KPŻ2030 nie stanowią znaczącej presji dla tego elementu środowiska. Ponadto działania te nie wpłyną na zwiększenie ochrony wód podziemnych i nie poprawią ich stanu. Można jedynie upatrywać, iż brak realizacji inwestycji, których dodatkowym celem jest przeciwdziałanie suszy, może przyczynić się do pogłębiania tego problemu.

W przypadku **bioróżnorodności i obszarów chronionych**, brak realizacji działań zaplanowanych w ramach KPŻ2030, z jednej strony będzie związany z uniknięciem potencjalnego negatywnego wpływu na etapie budowy poszczególnych przedsięwzięć (brak zapylenia powietrza, zmętnienia wody, płoszenia zwierząt, usuwania roślinności), z drugiej strony nie nastąpi wspomniana wyżej poprawa możliwości



przemieszczania się organizmów wodnych, a istniejące przeszkody migracyjne będą nadal negatywnie wpływać na jakość życia gatunków ryb bytujących w Odrze. Również w przypadku przedsięwzięć, których dodatkowym celem jest przeciwdziałanie skutkom suszy, utracone zostaną korzyści związane z retencjonowaniem wody i ochroną siedlisk, które są zależne od poziomu wód.

Brak realizacji postanowień KPŻ2030 nie wpłynie znacząco na **powierzchnię ziemi i gleby**, należy oczekiwać, że uniknie się w tym wypadku negatywnego, lokalnego oddziaływania, związanego z prowadzeniem prac budowlanych, utracone zostaną jednak korzyści związane z przeciwdziałaniem skutkom suszy, w przypadku tych inwestycji, które realizować będą taki cel.

W przypadku **klimatu i powietrza**, brak realizacji działań, zaplanowanych w KPŻ2030, związany będzie z utratą korzyści związanych ze zmniejszeniem emisji oraz adaptacją do zmian klimatu. Brak realizacji działań związany będzie także z uniknięciem negatywnego, krótkotrwałego wpływu prac budowlanych na jakość powietrza.

Wpływ braku realizacji działań zaplanowanych w KPŻ2030, na **krajobraz**, będzie związany z dalszym niszczeniem obiektów i pogarszaniem ich stanu. Wpływać to będzie negatywnie na walory estetyczne krajobrazu.

W przypadku **ludności i dóbr materialnych**, brak realizacji wiąże się z utratą ewentualnych korzyści związanych z funkcjonowaniem obiektów, poprawą warunków żeglownych, a także poprawą stanu powietrza i przeciwdziałaniem zmianom klimatu. Pozytywną stroną braku działań będzie fakt, iż nie wystąpią negatywne krótkotrwałe oddziaływania, typowe dla etapu budowy tj.: hałas, wibracje, zapylenie powietrza.

Inwestycje zaplanowane w ramach KPŻ2030 dotyczą modernizacji obiektów, z których część ma status **zabytku** (elementy obiektu Jazu na Ujściu Nysy). Brak realizacji działań związany będzie z utratą korzyści w zakresie ochrony tych obiektów. Dodatkowo negatywny wpływ, związany z brakiem realizacji działań z KPŻ2030 związany będzie z utratą korzyści związanych z poprawą stanu powietrza i dalszym negatywnym oddziaływaniem zanieczyszczeń na obiekty zabytkowe.

W odniesieniu do **zasobów naturalnych** brak realizacji działań z KPŻ2030 nie będzie związany z oddziaływaniem na ten element środowiska.

Powyżej odniesiono się do wpływu braku realizacji poszczególnych inwestycji na poszczególne elementy środowiska, należy podkreślić, iż w KPŻ2030 zaplanowano także inne działania, które mają charakter organizacyjny, formalno-prawny, analityczny czy edukacyjny. Brak ich realizacji nie będzie związany ani z pozytywnym ani z negatywnym oddziaływaniem. Należy jednak podkreślić, iż działania te mają na celu wzmocnienie znaczenia transportu śródlądowego w Polsce i brak ich realizacji związany będzie pośrednio z utratą korzyści związanych z rozwojem dróg wodnych.

## 5. Wpływ realizacji KPŻ2030 na poszczególne komponenty środowiska

Najważniejszym elementem Prognozy oddziaływania na środowisko jest ocena oddziaływania całości Programu na poszczególne komponenty środowiska: wody powierzchniowe i podziemne, bioróżnorodność i obszary chronione, powierzchnię ziemi, gleby, klimat i powietrze, ludność i dobra materialne, a także zabytki i zasoby naturalne. Ocenie podlegały zarówno poszczególne inwestycje (z uwzględnieniem oddziaływania na etapie budowy/modernizacji obiektu oraz jego użytkowania (eksploatacji)), jak i pozostałe działania, zaplanowane w KPŻ2030. Podstawą wykonania oceny była przede wszystkim dokumentacja środowiskowa dla poszczególnych przedsięwzięć oraz wydane decyzje administracyjne.



### 5.1. Wpływ na wody powierzchniowe

Wpływ na wody powierzchniowe będzie związany tylko z inwestycjami, których realizacja będzie ingerować w środowisko wodne. Podobnie jak w przypadku powierzchni ziemi i gleb, działania o charakterze edukacyjnym, prawnym nie będą wiązać się z oddziaływaniem (ani negatywnym ani pozytywnym).

Z uwagi na charakter planowanych prac (wymiany elementów, naprawy konstrukcji, odnowienie lub budowa) na istniejących obiektach, planowane działania nie będą wpływać negatywnie na wody powierzchniowe oraz nie będą powodować wpływu na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych określonych w RDW. Oddziaływania na etapie realizacji prac budowlanych będą miały wyłącznie charakter krótkotrwały o niewielkiej skali. Ze względu na charakter prowadzonych prac można stwierdzić, że oddziaływania będą dotyczyć tylko i wyłącznie granic terenu, na którym zlokalizowane są modernizowane obiekty. Kluczowe dla ochrony wód powierzchniowych na etapie budowy, będzie kontrola sprzętu i maszyn budowlanych, ich stanu technicznego, zapobieganie wyciekom paliwa, odpowiednie składowanie materiałów budowlanych oraz właściwe postępowanie z odpadami.

W przypadku realizacji inwestycji związanej z modernizacją jazu na stopniu wodnym Ujście Nysy, istotne jest podkreślenie, że realizacja tego zadania związana będzie z pozytywnym wpływem, w zakresie umożliwienia migracji ryb i innych organizmów wodnych. Planowana inwestycja zakłada budowę nowoczesnej przepławki, która poprawi warunki środowiskowe dla ryb w rzekach Nysie i Odrze.

W przypadku działań o charakterze edukacyjnym, prawnym i strategicznym - oddziaływania na wody powierzchniowe nie zidentyfikowano.

### 5.2. Wpływ na wody podziemne

Na etapie realizacji przedsięwzięć, jedynym potencjalnym wpływem, na wody podziemne, może być zanieczyszczenie wskutek wycieku paliwa z samochodów i maszyn budowlanych. Ryzyko zanieczyszczenia wód podziemnych jest jednak niewielkie, kontrola stanu technicznego, serwisowanie oraz odpowiednie użytkowanie sprzętu, może znacząco zminimalizować ryzyko. Na etapie eksploatacji obiektów, ich wpływ może być związany z podniesieniem poziomu wód podziemnych, co poprawi retencję wód podziemnych na tym obszarze i będzie stanowić istotne działanie przeciwdziałające zjawisku suszy. Z drugiej jednak strony zwiększenie retencji wód podziemnych może wiązać się z ryzykiem przemieszczania zanieczyszczeń na większe odległości.

W przypadku działań o charakterze edukacyjnym, prawnym i strategicznym- oddziaływania na wody podziemne nie zidentyfikowano.

### 5.3. Wpływ na różnorodność biologiczną, zwierzęta, rośliny, obszary chronione

Analiza wpływu poszczególnych przedsięwzięć oraz celów KPŻ2030 została wykonana z uwzględnieniem oddziaływania na różnorodność biologiczną, florę i faunę oraz obszary prawnie chronione (formy ochrony przyrody w Polsce). W analizie oddziaływań, odniesiono się głównie do gatunków roślin i zwierząt oraz obszarów przyrodniczych podlegających ochronie na mocy prawa unijnego. Z uwagi na charakter Programu, najważniejsza w ocenie była weryfikacja czy planowane działania będą wpływać negatywnie na te obszary i gatunki, które uzależnione są od środowiska wodnego.

Należy zaznaczyć, iż w przypadku planowanych przedsięwzięć, cztery posiadają Decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach (dla zadań pod nazwą: Budowa jazu klapowego na stopniu wodnym Ujście Nysy w km 180,50 rzeki Odry wraz z infrastrukturą towarzyszącą oraz Modernizacja śluzy oraz sterowni na stopniu wodnym Ujście Nysy wraz z przebudową awanportów oraz obiektów



towarzyszących wydano jedną decyzję) dlatego w przedmiotowych analizach uwzględniono zapisy tych decyzji administracyjnych.

Oddziaływanie na gatunki roślin i zwierząt w głównej mierze dotyczyć będzie etapu budowy i wiąże się z bezpośrednim oddziaływaniem o charakterze lokalnym (w miejscu realizacji planowanego przedsięwzięcia). Głównym oddziaływaniem na roślinność, na etapie realizacji przedsięwzięć, będą działania związane z koniecznością usunięcia drzew i krzewów (w zakresie kolidującym z zamierzeniami inwestycyjnymi). Roślinność powinna ulec odtworzeniu w następnym sezonie wegetacyjnym, obszar objęty działaniami inwestycyjnymi będzie powracał do stanu zbliżonego przed rozpoczęciem prac, na skutek naturalnych procesów zachodzących w przyrodzie. Dodatkowo w ramach działań, zaplanowanych po zakończeniu prac budowlanych przewidziane zostały też nasadzenia zastępcze drzew i krzewów.

Głównym oddziaływaniem na faunę, na etapie realizacji przedsięwzięcia, będą hałas i emisje. Związane jest to z pracą sprzętu i maszyn oraz wykonywaniem prac budowlanych. Oddziaływanie to będzie miało charakter bezpośredni, negatywny, jednak ustąpi po zakończeniu prac (lub w pewnym okresie po ich zakończeniu). W przypadku prac związanych z jazem na stopniu wodnym Ujście Nysy, należy ponownie podkreślić pozytywne oddziaływanie na ryby i pozostałe organizmy wodne. Wpływ ten będzie związany z poprawą warunków środowiska dla tych organizmów i możliwością migracji poprzez zastosowanie nowoczesnych przepławek.

W zakresie oddziaływania przedsięwzięć planowanych w ramach KPŻ2030 tylko zadania, które zlokalizowane są w bezpośrednim sąsiedztwie obszarów chronionych mogą być związane z negatywnym wpływem na formy ochrony przyrody. Potencjalne negatywne oddziaływanie na obszary Natura 2000 może dotyczyć etapu budowy dla planowanych przedsięwzięć:

- przedsięwzięcie pn. Budowa jazu klapowego na stopniu wodnym Ujście Nysy w km 180,50 rzeki Odry wraz z infrastrukturą towarzyszącą, Modernizacja śluzy oraz sterowni na stopniu wodnym Ujście Nysy wraz z przebudową awanportów oraz obiektów towarzyszących:
  - Grądy Odrzańskie (PLB020002);
- przedsięwzięcie pn. Modernizacja zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej Etap II:
  - Łęgi Słubickie (PLH080013);
  - Dolina Środkowej Odry (PLB080004.B);
  - Ujście Warty (PLC080001);
  - Dolna Odra (PLH320037);
  - Dolina Dolnej Odry (PLB320003);
- Przedsięwzięcie pn. Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 933 – 847:
  - Dolina Dolnej Wisły (PLB040003);
  - Dolina Dolnej Wisły (PLH220033);
- przedsięwzięcie pn. Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 847 -772:
  - Solecka Dolina Wisły (PLH040003);
  - Zbocza Płutowskie (PLH040040);
  - Dolina Dolnej Wisły (PLB040003);
- przedsięwzięcie pn. Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 772 – 718:
  - Solecka Dolina Wisły (PLH040003);
  - Dybowska Dolina Wisły (PLH040011);
  - Dolina Dolnej Wisły (PLB040003).

W powyższym zestawieniu ujęto nazwy i kody obszarów Natura 2000, na które mogą mieć wpływ prace budowlane. W przypadku pozostałych przedsięwzięć, z uwagi na ich lokalizację (poza obszarami Natura 2000), zakres i skalę, potencjalne negatywne oddziaływanie na obszary Natura 2000 nie wystąpi.

Wpływ na pozostałe obszary chronione (inne niż Natura 2000), będzie związany również, głównie z etapem realizacji planowanych przedsięwzięć i może dotyczyć zwierząt i roślin, występujących na danym obszarze, możliwością zanieczyszczenia wód powierzchniowych i gruntowych, a tym samym pogorszeniem jakości siedlisk, ryzykiem śmiertelności gatunków fauny, które nie mogą przemieścić się z obszaru objętego negatywnym wpływem.

Zgodnie z dokumentacją środowiskową dla poszczególnych przedsięwzięć negatywne oddziaływanie może dotyczyć przedsięwzięcia Budowa jazu klapowego na stopniu wodnym Ujście Nysy w km 180,50 rzeki Odry wraz z infrastrukturą towarzyszącą i jego oddziaływania na Stobrawski Park Krajobrazowy.

W przypadku planowanego przedsięwzięcia pn. Modernizacja zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej Etap II, nie stwierdzono istotnego negatywnego wpływu na obszary chronione (inne niż obszary Natura 2000) tj.: rezerwat przyrody Łęgi koło Słubic, otulinę Parku Narodowego Ujście Warty i pokrywający się z nią Park Krajobrazowy Ujścia Warty, Cedyński Park Krajobrazowy.

Istotne jest, że negatywny wpływ realizacji inwestycji na środowisko może zostać zmniejszony, pod warunkiem, że prace budowlane będą prowadzone z poszanowaniem wszystkich komponentów środowiska oraz że wykonawcy dołożą wszelkich starań aby używane były sprawne sprzęty i maszyny oraz zapewnione było odpowiednie zagospodarowanie odpadów.

Jak zostało to już wspomniane, w dokumencie przeanalizowano także, czy planowane działania będą wpływały negatywnie na formy ochrony przyrody w państwach graniczących z Polską. Na podstawie posiadanej dokumentacji, nie stwierdzono, że takie negatywne oddziaływanie wystąpi. Planowane obiekty nie będą stanowić nowego elementu w środowisku.

W przypadku działań o charakterze edukacyjnym, prawnym i strategicznym- oddziaływania na różnorodność biologiczną, zwierzęta, rośliny, obszary chronione nie zidentyfikowano.

#### 5.4. Wpływ na powierzchnię ziemi i gleby

Niewątpliwie kwestią kluczową, pod względem możliwości oddziaływania na środowisko naturalne, są działania inwestycyjne wskazane w załączniku nr 1 do KPŻ2030. Uwzględniają one w szczególności modernizację istniejących stopni wodnych na Odrze, modernizację Kanału Gliwickiego oraz modernizację/odbudowę budowli regulacyjnych (głównie ostróg, ale także opasek brzegowych i ubezpieczeń brzegowych) na Odrze i Wiśle.

Niekorzystne oddziaływanie, które może powstać na etapie realizacji przedsięwzięć, może wiązać się ze zmianami w zakresie tego elementu w sąsiedztwie terenu budowy. Należy zaznaczyć, iż niemal każde działanie inwestycyjne (wykonywanie prac budowlanych) związane jest z przekształceniem powierzchni terenu na skutek wykonywanych prac ziemnych, (organizacją zaplecza budowy) a także ryzykiem zniszczenia czy zanieczyszczenia gleby i powierzchni ziemi podczas prowadzenia prac budowlanych, przemieszczenia się pojazdów i maszyn. Należy jednak podkreślić, iż charakter oddziaływania będzie lokalny i krótkotrwały. Kluczowe dla zmniejszenia oddziaływania będzie zastosowanie odpowiednich działań minimalizacyjnych, czyli utrzymywanie sprzętu i maszyn w dobrym stanie technicznym, odpowiednie przechowywanie substancji, które mogą zanieczyszczać glebę czy też przekazywanie

odpadów wykwalifikowanym firmom. Przy odpowiednim planowaniu zaplecza budowy ryzyko zanieczyszczenia powierzchni ziemi i gleby znacząco się zmniejsza.

Na etapie funkcjonowania obiektów negatywne oddziaływanie może być związane ze zmianą w zakresie naturalnych procesów, które związane są z kształtowaniem rzeźby terenu przez nurt rzeki. Zmienić się może także uwilgotnienie gleb na terenach w sąsiedztwie modernizowanych obiektów, co w skrajnych przypadkach może doprowadzić do zwiększenia erozji i wystąpieniu zjawisk typu osuwiska. Dodatkowo negatywnym oddziaływaniem związanym z funkcjonowaniem obiektów będzie wystąpienie tzw. erozji dennej poniżej obiektu, oznaczać to będzie obniżanie dna koryta rzeki a także zmiany na brzegach. Negatywne oddziaływania mogą być minimalizowane poprzez stosowanie odpowiednich rozwiązań konstrukcyjnych. Należy jednak zaznaczyć, iż w przypadku niektórych obiektów - ostróg, opasek brzegowych i ubezpieczeń brzegowych można spodziewać się pozytywnego oddziaływania, związanego np.: z transportem zawiesiny w rzece.

Działania edukacyjne, prawne i strategiczne – nie będą związane z oddziaływaniem na powierzchnie ziemi i gleby.

#### 5.5. Wpływ na klimat i powietrze

Działania planowane do realizacji w ramach KPŻ2030 są zgodne z obecnie prowadzoną polityką w zakresie ochrony środowiska i przeciwdziałania zmianom klimatu. Rozwój transportu wodnego śródlądowego pozytywnie wpłynie na jakość powietrza w skali lokalnej i regionalnej oraz ograniczając na emisję zanieczyszczeń. Na jakość powietrza pozytywnie wpłynie też modernizacja floty. Realizacja działań o charakterze prawnym nie przyczyni się bezpośrednio do zmniejszenia emisji czy poprawy jakości powietrza, jednak ich realizacja pozwoli na dalszy rozwój transportu wodnego śródlądowego, co w rezultacie spowoduje bezpośrednio wzrost ilości przewożonych ładunków i osiągnięcie spodziewanych efektów w środowisku. Rezultaty tych działań potencjalnie pośrednio i tylko długoterminowo będą pozytywnie wpływać na ograniczenie emisyjności gospodarki krajowej. Działania w zakresie modernizacji floty i infrastruktury, wdrażania rozwiązań cyfrowych są działaniami adaptacyjnymi do zmian klimatu, szczególnie w odniesieniu do ograniczania skutków powodzi zatorowych.

#### 5.6. Wpływ na krajobraz

Działania inwestycyjne będą wiązały się z niekorzystnym wpływem na walory krajobrazowe. Głównie negatywne oddziaływanie będzie dotyczyć fazy budowy. Usunięcie drzew i krzewów będzie zauważalne na terenach otwartych o dużych walorach przyrodniczych. Negatywne oddziaływanie na etapie realizacji zostanie zminimalizowane przez odpowiednią realizację prac, m.in. prowadzenie ich od strony wody.

Na etapie użytkowania obiektów, nie stwierdzono negatywnego wpływu na krajobraz. Działania edukacyjne, prawne i strategiczne – nie będą związane z oddziaływaniem na krajobraz.

#### 5.7. Wpływ na ludzi i dobra materialne

W przypadku oddziaływania przedsięwzięć i całego KPŻ2030 na ludność i dobra materialne, zidentyfikowane zostały zarówno pozytywne jak i negatywne oddziaływania.

Oddziaływania negatywne na ludność, wiązać się będą, przede wszystkim, z etapem prowadzenia prac budowlanych. Negatywny wpływ związany będzie z hałasem i wibracjami oraz zanieczyszczeniem powietrza. Mogą też pojawić się uciążliwości wynikające z zajęcia terenu pod place budowy, czy też ze zwiększonym ruchem samochodów dostarczających materiały budowlane po okolicznych drogach.

Wszystkie powyższe oddziaływania będą jednak krótkotrwałe, ograniczone do czasu trwania budowy poszczególnych inwestycji. Wpływ będzie ograniczał się tylko do bezpośredniego sąsiedztwa terenu, na którym będą prowadzone prace.

Pozytywne oddziaływania realizacji KPŻ2030 na ludność, będą przede wszystkim związane z zastępowaniem transportu lądowego transportem wodnym, zmniejszeniem ruchu samochodowego i zanieczyszczeń z tym związanych oraz poprawy bezpieczeństwa na drogach. Bezpośrednim pozytywnym oddziaływaniem na ludność może być poprawa atrakcyjności turystycznej. W niedalekim sąsiedztwie infrastruktury żeglownej mogą powstawać nowe miejsca pracy, co długofalowo będzie przyczyniało się do wzrostu poziomu życia.

#### 5.8. Wpływ na zabytki

Bezpośrednim pozytywnym oddziaływaniem na zabytki będzie poprawa stanu obiektów zabytkowych, jakimi są śluzy, które przewidziane są do modernizacji w ramach Programu. Pozytywne oddziaływanie będzie również związane z poprawą dostępności obiektów zabytkowych położonych nad rzekami, stanowiącymi drogi wodne – dostęp od strony wody może stać się dodatkową atrakcją turystyczną. Pośredni pozytywny wpływ rozwoju dróg wodnych na zabytki związany będzie także z poprawą jakości powietrza atmosferycznego. Zanieczyszczenia wpływają negatywnie na budowle i obiekty zabytkowe, więc poprawa stanu powietrza, będzie sprawiała, że obiekty te będą lepiej zachowane.

#### 5.9. Wpływ na zasoby naturalne

Planowane przedsięwzięcie nie będą wpływać na zasoby naturalne (takie jak złoża węgla) oraz nie nastąpi zmniejszenie ilości surowców ani czynnych złóż.

#### 5.10. Oddziaływania skumulowane

Istotnym elementem przedmiotu analizy oceny jest przeanalizowanie oddziaływań skumulowanych, które mogą być generowane zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji przedsięwzięcia. Oddziaływania skumulowane rozumiane są jako nakładanie się oddziaływań np.: emisji zanieczyszczeń i hałasu. Kumulacja wpływu może dotyczyć obszaru, na którym planowane jest dane przedsięwzięcie, a istniejącymi inwestycjami, bądź nowymi, planowanymi do realizacji.

Wpływ skumulowany może dawać efekt pozytywnego bądź negatywnego oddziaływania na poszczególne elementy środowiska i zdrowie ludzi. Skala wpływu uzależniona będzie od koncentracji poszczególnych inwestycji, ich rodzaju oraz od wrażliwości terenu objętego realizacją inwestycji. Oddziaływanie skumulowane może dotyczyć inwestycji zarówno na Wiśle i Odrze, jednak z uwagi na różne harmonogramy w zakresie realizacji przedsięwzięć, nie będzie to związane ze zwiększonym oddziaływaniem negatywnym na poszczególne elementy przyrodnicze.

Z planowanych działań inwestycyjnych, oddziaływania skumulowane mogą potencjalnie dotyczyć tylko:

- Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 847 -772,
- Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 772 – 718.

Potencjalne, negatywne oddziaływanie skumulowane może dotyczyć zarówno wpływu na wody powierzchniowe jak i zwierzęta, rośliny czy też obszary chronione.

## 6. Podsumowanie oddziaływań i rozwiązania alternatywne

Podsumowując, z uwagi na zakres i skalę KPŻ2030, zdecydowana większość działań, które planowane są do realizacji w ramach Programu, nie będzie miała negatywnego i długofalowego wpływu na poszczególne elementy środowiska, tj. wody powierzchniowe (rzeki, jeziora, Morze Bałtyckie), wody podziemne, rośliny, zwierzęta, parki narodowe, obszary Natura 2000, inne formy ochrony przyrody, krajobraz, klimat, ludzi i dobra materialne. Potencjalne negatywne oddziaływanie związane z realizacją konkretnych przedsięwzięć dotyczyć może gleby i powierzchni ziemi, wód powierzchniowych i bioróżnorodności. Jak zostało to podkreślone w opracowaniu, negatywne oddziaływanie związane będzie w głównej mierze z prowadzeniem prac budowlanych. Oddziaływania te w większości ustaną, a stan poszczególnych elementów środowiska powróci do stanu sprzed realizacji prac budowlanych lub zbliżonego do tego stanu.

W ramach Prognozy oddziaływania na środowisko KPŻ2030 został poddany ocenie pod kątem spełniania zasady „nie czyni poważnych szkód” środowisku. Z przeprowadzonej analizy wynika, że przedsięwzięcia zaplanowane w ramach ocenianego dokumentu będą przyczyniać się do realizacji celów związanych z przeciwdziałaniem zmianom klimatu i adaptacji do zmieniającego się klimatu.

Rozwiązania alternatywne dotyczyć mogą zarówno prowadzenia prac budowlanych jak i dążenia do realizacji określonych celów w inny sposób. W przypadku realizacji działań związanych z transportem, rozwiązaniem alternatywnym może być rozwój innych rodzajów transportu, co związane jest z większym oddziaływaniem na środowisko oraz brakiem aspektu przystosowania do zmian klimatu.

## 7. Wnioski

Żegluga śródlądowa jest jedną z form transportu, w którym przemieszczanie się ludzi i ładunków odbywa się drogą wodną, realizacja działań zaplanowanych w KPŻ2030 umożliwi dalszy rozwój tego sektora w Polsce. Wpływ na środowisko, działań zaplanowanych w ramach KPŻ2030, związany jest głównie z działaniami inwestycyjnymi, negatywne oddziaływanie dotyczyć będzie przede wszystkim fazy budowy obiektów. Z uwagi na fakt, iż inwestycje nie stanowią nowych obiektów w środowisku, na etapie eksploatacji, oddziaływanie nie wpłyną negatywnie na poszczególne elementy lub oddziaływanie to nie będzie znaczące. Dodatkowo wpływ prowadzonych prac zostanie zmniejszony poprzez zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko zostanie zmniejszony.

Śródlądowy transport wodny (ŚTW) uważany jest za bezpieczną, energooszczędną i stosunkowo przyjazną dla środowiska formę transportu. Komisja Europejska dostrzega duży potencjał żeglugi śródlądowej i uznaje jej ważną rolę w całym systemie transportowym, również w kontekście wpływu na środowisko. Realizacja działań przewidzianych w KPŻ2030, również tych o charakterze strategicznym organizacyjno-prawnym i edukacyjnym, będą stanowić również realizację zadań w zakresie adaptacji do zmian klimatu.