



Znak sprawy: GM-DGWiZS-6.0530.3.2021

w odpowiedzi na opublikowaną petycję wzywającą do zaprzestania działań inwestycyjnych na rzece Odrze, przedkładam niniejszym stosowne informacje.

Na wstępie chciałbym wyraźnie pokreślić, że prowadzenie działań zmierzających do zablokowania inwestycji na rzece Odrze, w tym „*Bagrowania przekopu Klucz-Ustowo*” jest działaniem na szkodę interesu społecznego i gospodarczego Polski. Realizacja inwestycji pod nazwą „Przekop Klucz-Ustowo” ze środków budżetu Państwa wynika z Umowy pomiędzy Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o wspólnej poprawie sytuacji na drogach wodnych na pograniczu polsko-niemieckim (ochrona przeciwpowodziowa, warunki przepływu i żeglugi) z dnia 27 kwietnia 2015 r. (M.P. z 2015 r. poz. 273) zwanej dalej „Umową”.

Przekop Klucz-Ustowo w sezonie zimowym spełnia ważną funkcję ochrony przeciwpowodziowej i jest powiązany z prowadzonymi akcjami lodołamania na jeziorze Dąbie. Zapewnienie sprawnej akcji lodołamania jest niezbędnym elementem ochrony przed powodzią, co obrazuje chociażby wzorowo przeprowadzona przez Wody Polskie akcja lodołamania podczas tegorocznej zimy w okolicach Płocka, podczas której udało się ochronić miejscową ludność, mienie oraz infrastrukturę przed znacznymi stratami. Pomimo płynących z różnych środowisk głosów krytyki odnośnie zasadności kontynuowania przez Wody Polskie Programu budowy lodołamaczy, w związku z brakiem śnieżnych i mroźnych zim w ostatnich latach, jednostka ta podejmowała i dalej podejmuje odpowiednie działania w celu zapewnienia gotowości na ewentualne lodołamanie. Takie podejście świadczy o wysokim profesjonalizmie PGW WP, w tym umiejętności stosowania odpowiednich działań wyprzedzających związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa ludności przed powodzią.

Co istotne, w przypadku niedrożności jeziora Dąbie, wykorzystuje się przekop Klucz-Ustowo do przeprowadzenia połamanej kry lodowej na Odrę Zachodnią. Jest to rozwiązanie stosowane w awaryjnych sytuacjach, tzn. przekop Klucz-Ustowo pełni rolę tzw. *bypassu*. Akcję lodołamania na przekopie Klucz-Ustowo przeprowadza się, gdy mimo intensywnych prac lodołamaczy na jeziorze Dąbie, jak i na Wewnętrznych Wodach Morskich (tor wodny Szczecin-Świnoujście), nie ma możliwości odprowadzania lodu z dolnego i granicznego odcinka rzeki Odry (powstały zator lodowy). W takiej sytuacji uruchamiany jest przekop Klucz-Ustowo, a lód kierowany jest na rzekę Odrę Zachodnią. Akcja lodołamania przez przekop Klucz-Ustowo bywa również prowadzona w przypadku trwałego występowania wiatrów z kierunków wschodnich i braku możliwości odpływu kry z jeziora Dąbie w kierunku Morza Bałtyckiego. W takich przypadkach lód z rzeki Regalicy również jest kierowany przez przekop Klucz-Ustowo na rzekę Odrę Zachodnią.

Wg art. 9 przedmiotowej Umowy, konieczna jest poprawa warunków żeglugi dla statków rzeczno-morskich pomiędzy portem w Schwedt i Morzem Bałtyckim. Umawiające się Strony są zgodne, że powinna zostać zagwarantowana żegluga statkami rzeczno-morskimi między portem w Schwedt i Morzem Bałtyckim po trasie: kanał Hohensaaten-Friedrichsthal - Odra Zachodnia - przekop Klucz-Ustowo - Regalica - Parnica - Przekop Mieleński - tor wodny Szczecin-Świnoujście. W tym celu konieczne są przedsięwzięcia budowlane w rejonie przekopu Klucz-Ustowo.

Realizacja zadania 1B.4/2 *Bagrowanie przekopu Klucz-Ustowo* jest zgodna z art. 10 Umowy, który dotyczy przedsięwzięć ukierunkowanych na zapewnienie żeglugi statkami rzeczno-morskimi przez przekop Klucz-Ustowo (bagrowanie - pogłębianie, przedsięwzięcia dostosowujące). Zgodnie z Umową, strona niemiecka ma sfinansować tę inwestycję w części do kwoty 500 tys. EUR oraz do głębokości 40.000 m³. Pozostałe działania finansuje strona polska, na podstawie umowy kredytu zawartej 10 września 2015 r. pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Międzynarodowym Bankiem Odbudowy i Rozwoju (Bankiem Światowym), oraz Ramowej Umowy Kredytu zawartej w dniu 24 maja 2016 r. pomiędzy Bankiem Rozwoju Rady Europy a Rzeczpospolitą Polską.

W celu monitorowania i wspierania realizacji Umowy, zgodnie z jej zapisami, utworzony został Wspólny Komitet, który dotychczas spotkał się trzykrotnie. W skład Komitetu wchodzi przedstawiciele Federalnego Ministerstwa Transportu i Infrastruktury Cyfrowej, Dyrekcji Generalnej Dróg Wodnych i Żeglugi, Urzędu Dróg Wodnych i Żeglugi w Eberswalde, Ministerstwa Infrastruktury (dawniej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej), KZGW oraz RZGW Szczecin. Ponadto, powołano Grupę Roboczą, w której skład wchodzi przedstawiciele Wód Polskich i niemieckiego Urzędu Dróg Wodnych i Żeglugi. Celem grupy są działania operacyjne, m.in. uzgadnianie dokumentacji.

Miejsca zatorogenne na Odrze występują praktycznie na całym odcinku Odry granicznej, tj. od ujścia Nysy Łużyckiej do rozdziału Odry w Widuchowej. Tworzenie się zatorów lodowych wynika generalnie ze zbyt małych głębokości Odry i powodowane jest między innymi dużymi lokalnymi wypłyceniami, które powstają w nurcie rzeki na wskutek odkładu rumowiska. Ze względu na stan infrastruktury regulacyjnych urządzeń wodnych problem dotyczy niemal całego odcinka Odry. Na odcinku Odry granicznej oraz Odry swobodnie płynącej (poniżej Brzegu Dolnego) prowadzi się wysoko zorganizowaną wspólną polsko-niemiecką akcją lodołamania w okresach zimowych celem zmniejszenia zagrożeń wywołanych zatorami lodowymi. Stosowanie lodołamaczy wymaga utrzymania odpowiednich głębokości w rzece ze względu na określone zanurzenie lodołamaczy. Dlatego niezwykle istotne jest uzyskanie i utrzymanie na Odrze granicznej i Odrze swobodnie płynącej minimalnych głębokości.

W prowadzonych akcjach lodołamania przeszkodę stanowią również wybrane przeprawy mostowe z uwagi na niedostateczną wysokość w ich świetle. Dodatkowo eksploatacja floty lodołamaczy wymaga odpowiedniej infrastruktury postojowo - cumowniczej wzdłuż biegu rzeki. Jednocześnie wyniki analiz kosztów i korzyści społecznych dla działań mających na celu uniknięcie powodzi zatorowych jednoznacznie wskazują, że realizacja wskazanych działań uzasadniona jest nadrzędnym interesem publicznym, a pozytywne efekty dla społeczeństwa związane z ochroną zdrowia i utrzymaniem bezpieczeństwa przeważają nad utraconymi korzyściami w następstwie zaniechania tych działań.

W związku z powyższym „*Bagrowanie Przekopu Klucz-Ustowo*” znajduje się na *Liście strategicznych działań technicznych i nietechnicznych planowanych do realizacji w latach 2016–2021 dla obszaru dorzecza Odry* (Zadanie 119) w ramach Planów zarządzania ryzykiem powodziowym (PZRP) dla obszarów dorzeczy, które zostały przyjęte przez Radę Ministrów w formie rozporządzeń Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie przyjęcia planów zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszarów dorzeczy Odry, Wisły oraz Pregoty.

Plany zarządzania ryzykiem powodziowym (PZRP) dla obszarów dorzeczy zostały zamieszczone w Dzienniku Ustaw RP i zaczęły obowiązywać po upływie 14 dni od ich ogłoszenia. Podstawą prawną tych planów jest Dyrektywa 2007/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie oceny ryzyka powodziowego i zarządzania nim (Dyrektywa Powodziowa). Plany zarządzania ryzykiem powodziowym, zgodnie z ustawą - Prawo wodne podlegają przeglądowi, co 6 lat oraz aktualizacji w razie potrzeby. Plany zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszarów dorzeczy są, poza Dziennikiem Ustaw, dostępne również na stronie www.powodz.gov.pl. Tym samym podnoszone w deklaracji spekulacje jakoby ww. inwestycja przekopu kanału Klucz-Ustowo miała być wykonana jedynie pod pretekstem ochrony przeciwpowodziowej są oczywiście bezzasadne i nie znajdują potwierdzenia w okolicznościach sprawy.

Kolejnym argumentem przemawiającym za realizacją zadania pn. „*Bagrowanie Przekopu Klucz-Ustowo*” są kwestie ekonomiczne i środowiskowe związane z rozwojem transportu wodnego śródlądowego na Odrzańskiej Drodze Wodnej, w szczególności na odcinku dostępowym i w obsłudze Zespołu Portów Morskich Szczecin i Świnoujście. Udział żeglugi śródlądowej w obsłudze ładunków w tych portach

w 2019 r. wyniósł ok. 2,2% ogółu przeładunków, co przełożyło się na ok. 0,5 mln ton ładunków. Konkurencyjność portów morskich jest wprost uzależniona od integracji z zapleczem lądowym. Transport wodny śródlądowy jest jedną z gałęzi, która w Europie jest wykorzystywana do wzmocnienia tej integracji. Najważniejszymi przykładami znaczenia żeglugi śródlądowej dla rozwoju portów morskich są:

- Port Rotterdam – 152 mln ton ładunków rocznie, udział żeglugi śródlądowej w obrocie ładunkowym ok. 36,6%;
- Port Antwerpia – 99,3 mln ton ładunków rocznie, udział żeglugi śródlądowej w obrocie ładunkowym ok. 37%;
- Port Hamburg – 10 mln ton ładunków rocznie, udział żeglugi śródlądowej w obrocie ładunkowym ok. 10%.

W kontekście rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej i Portów Morskich Szczecin i Świnoujście, przykładem modelowym jest port morski w Hamburgu i Droga Wodna Rzeki Łaby. Obecnie rozpoczęto planowanie kolejnych prac mających na celu pogłębienie odcinka dostępowego Łaby do Portu w Hamburgu.

Powyższe pokazuje, że zrównoważony transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój gospodarczy i zapewniających spójność terytorialną oraz społeczną. Strategia rozwoju transportu Unii Europejskiej, określona w dokumencie pn. Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu, zakłada przeniesienie do 2030 r. 30% drogowego transportu na inne gałęzie transportu (śródlądowe drogi wodne i kolej), a do 2050 r. ponad 50% tego typu transportu. Podkreślenia wymaga, że powyższe cele nie zostaną osiągnięte bez inwestycji w niskoemisyjne gałęzie transportu m.in. żeglugę śródlądową.

Wydajny system transportu multimodalnego, wspierający przeniesienie ładunków z transportu drogowego na transport wodny śródlądowy, pozwoli nie tylko na osiągnięcie celów strategicznych UE w tym zakresie, ale przede wszystkim doprowadzi do zmniejszenia negatywnych skutków środowiskowych i osiągnięcia celów neutralności klimatycznej UE. Transport wodny śródlądowy odpowiada jedynie za ok. 1,8% emisji w sektorze transportu w UE, co czyni tą gałąź jedną z najbardziej efektywnych pod względem osiągnięcia celów neutralności klimatycznej przez europejski sektor transportu. Inwestycje w transport wodny śródlądowy charakteryzują się dodatnim efektem synergii związanym z osiągnięciem pozytywnych celów transportowych, emisyjnych oraz energetycznych, zapewniając poprzez rozwój hydroenergetyki, wymierne korzyści w zakresie bezpieczeństwa energetycznego państwa.

W tym kontekście warto podkreślić, że typową barką w dwóch warstwach możemy przetransportować do 42 kontenerów, co przekłada się na zmniejszenie obciążenia w transporcie drogowym o 42 samochody ciężarowe, a tym samym mniejszą eksploatacją nawierzchni drogowej oraz zwiększeniem bezpieczeństwa dla innych uczestników ruchu. Jednostkowy koszt transportu ładunków transportem wodnym śródlądowym jest prawie 2,7 razy niższy od samochodowego i 2 razy niższy od kolejowego. Jest to szczególnie istotne dla właścicieli ładunków, którzy kierując się rachunkiem ekonomicznym będą tym samym wspierać ekologiczne rozwiązania w transporcie.

Jednocześnie w Polsce udział żeglugi śródlądowej w transporcie ładunków jest marginalny i nie przekracza 0,2%. Dla porównania średni udział transportu wodnego śródlądowego w UE to ok. 6%, a udział żeglugi w Republice Federalnej Niemiec to ok. 8,8%. Tym samym zasadne jest podejmowanie działań inwestycyjnych na odcinkach dostępowych do portów morskich Szczecin i Świnoujście. Prognozuje się, że realizacja ww. projektu Bagrowania Przekopu Klucz-Ustowo, wraz likwidacją pozostałych tzw. „wąskich gardeł” na Odrzańskiej Drodze Wodnej, może spowodować wzrost liczby ton obsługiwanych ładunków do ok. 2,1 mln ton ładunków w 2030 r. W związku z powyższym realizacja tej inwestycji oprócz uzasadnienia przeciwpowodziowego, ma również uzasadnienie ekonomiczne.

Odnosząc się do kwestii środowiskowych zadania 1B.4/2 „Bagrowanie Przekopu Klucz-Ustowo” informuję, że dla każdego zadania w ramach Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wisły (POPDOW) są opracowywane Plany Zarządzania Środowiskiem (PZŚ), według zasad opisanych w Ramowym Planie Zarządzania Środowiskiem i Sprawami Społecznymi (ESMF) z 1 kwietnia 2015 roku oraz w przepisach prawa polskiego. Inwestycje w ramach POPDOW są przeprowadzane na obszarach dotkniętych sezonowymi wezbrzeniami rzek i powodziami. Do realizacji zaakceptowano tylko takie rozwiązania, które mają możliwie najniższe negatywne oddziaływanie na środowisko. Na obszarach objętych inwestycją stosowane są wysokie standardy środowiskowe i budowlane, dbałość o wodę, florę

i faunę, obszary chronione, glebę, jakość powietrza, krajobraz kulturowy i zabytki. PGW WP realizują kompleksowe podejście do inwestycji, uwzględniające wysokie standardy ochrony środowiska. Ta koncepcja zakłada, że środowisko przyrodnicze jest hierarchicznie złożoną całością z powiązanych ze sobą i wzajemnie na siebie oddziałujących mniejszych całości.

Inwestycje w ramach POPDOW są zgodne z wytycznymi Polityki ekologicznej państwa 2030, która stanowi podstawę do inwestowania środków europejskich w latach 2021–2027. Strategia ta wspiera realizację celów i zobowiązań Polski na szczeblu międzynarodowym, w tym na poziomie unijnym oraz ONZ, szczególnie w kontekście celów polityki klimatyczno-energetycznej UE do 2030 r. oraz celów zrównoważonego rozwoju ujętych w Agendzie 2030. Cele szczegółowe Polityki ekologicznej państwa 2030 zostały stworzone w odpowiedzi na najważniejsze zjawiska w obszarze środowiska w sposób, który umożliwi uspołnienie kwestii związanych z ochroną środowiska z potrzebami gospodarczymi i społecznymi. Dodatkowo, wszystkie inwestycje w ramach POPDOW są poddawane konsultacjom społecznym już na etapie planowania zgodnie z wymogami Banku Światowego, prawa unijnego oraz krajowego.

Konsultacje społeczne dotyczą spraw środowiskowych i aspektów dotyczących pozyskiwania nieruchomości oraz ewentualnych przesiedleń ludności. Są one przeprowadzane na najwcześniejszym z możliwych etapów tak, by inwestor mógł precyzyjnie zidentyfikować oczekiwania mieszkańców na obszarach objętych inwestycją w ramach POPDOW. Seria konsultacji społecznych, inicjowana przez inwestora, ma na celu przedstawienie informacji dotyczących projektu oraz stworzenie warunków do artikulacji opinii lub obaw przez interesariuszy projektu, gdyż jest to działanie kluczowe, umożliwiające pomyślne jego wdrożenie. W ramach realizacji zadania 1B.4/2 „*Bagrowanie Przekopu Klucz-Ustowo*” przywrócona zostanie wymagana zgodnie z Umową głębokość 3,00 m szlaku żeglugowego, co przyczyni się do poprawy istniejącej sytuacji nawigacyjnej i przeciwlodowej na tej drodze wodnej, a tym samym jest zgodne z ekonomią wydatkowania środków publicznych ukierunkowanej w pierwszej kolejności na realizację inwestycji o charakterze wielofunkcyjnym.

Nadzorowane przez Ministra Infrastruktury Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie prowadzi szereg kompleksowych działań na Odrze, które w szczególności wynikają z realizacji zrównoważonego zarządzania zasobami wodnymi, o którym mowa w art. 10 ustawy Prawo wodne. Zgodnie z przywołanym przepisem zarządzanie zasobami wodnymi w Polsce powinno służyć m.in.: ochronie przed powodzią oraz suszą, utrzymywaniem lub poprawą stanu ekosystemów wodnych i zależnych od wód, tworzeniem warunków dla energetycznego, transportowego oraz rybackiego wykorzystania wód, a także zaspokajaniu potrzeb związanych z turystyką, sportem oraz rekreacją. Realizacja tych celów w wielu przypadkach jest ze sobą ściśle powiązana, a realizowane na Odrze przedsięwzięcia mają charakter wielofunkcyjny i prowadzą do realizacji wielu celów jednocześnie.

Dlatego też w kontekście zrównoważonego zarządzania zasobami wodnymi Odry nie jest zasadne oddzielanie ochrony przed powodzią, czy minimalizacji skutków suszy od rozwoju transportu, ponieważ są to elementy w wielu przypadkach ściśle ze sobą powiązane i wzajemnie się uzupełniające.

Inwestycje w tym zakresie, takie jak:

- Prace modernizacyjne na Odrze granicznej w celu zapewnienia zimowego lodołamania,
- Modernizacja zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej,
- Odbudowa zabudowy regulacyjnej rzeki Odry na odcinku od Ścinawy do ujścia Nysy Łużyckiej,
- Ochrona przed powodzią miasta Słubice,
- Modernizacja Wrocławskiego Węzła Wodnego,
- Budowa Zbiornika przeciwpowodziowego Racibórz,
- Prace modernizacyjne na stopniach wodnych na Odrze skanalizowanej

- stanowią istotny element systemu zrównoważonej gospodarki wodnej.

Prowadzone na Odrze prace, długofalowo ukierunkowane na jej pogłębienie, usunięcie wąskich gardel oraz modernizację istniejącej zabudowy regulacyjnej będą prowadzić zarówno do zwiększenia możliwości transportowego wykorzystania rzeki, jak i umożliwić prowadzenie zimowej ochrony przeciwlodowej, czy poprawy stosunków wodnych przyległych obszarów.

Inwestycje na stopniach wodnych przyczyniają się również do poprawy stosunków wodnych przez zwiększenie retencji powyżej wybudowanych stopni, poprzez zwiększenie poziomu wód gruntowych, zasilanie zbiorników wód podziemnych i wód podskórnych, nawadnianie do celów rolniczych i zabezpieczenie przed podmywaniem i utratą stateczności stopnia położonego bezpośrednio powyżej stopnia budowanego.

Konieczność zwiększenia retencji wodnej jest niezaprzeczalna i została powszechnie uznana za niezbędną przez administrację rządową i samorządową, społeczność naukową oraz organizacje pozarządowe. Podejmowane przed 2018 rokiem inicjatywy i działania w zakresie zlewniowego, zrównoważonego zarządzania zasobami wodnymi w większości obejmowały tylko jeden sektor, a działania podejmowane przez różne podmioty nie były spójne. Dlatego też istnieje pilna potrzeba prowadzenia skoordynowanego zarządzania zasobami wodnymi w całej Polsce, aby stawić czoła skutkom zmian klimatycznych, a także wzmocnić i utrzymywać zasoby wodne w wielkości pozwalającej na zaspokojenie potrzeb zrównoważonego rozwoju gospodarczego i środowiska naturalnego.

Odnosząc się do inwestycji „*Prace modernizacyjne na Odrze granicznej, Etap I – Prace modernizacyjne na Odrze granicznej w celu zapewnienia zimowego lodołamania*” informuję, że wszystkie działania podejmowane na rzecz jej realizacji są zgodne z prawem krajowym i międzynarodowym.

Głównym celem prac modernizacyjnych na Odrze granicznej jest odtworzenie warunków dla możliwości prowadzenia akcji lodołamania przy użyciu lodołamaczy poprzez zapewnienie odpowiedniej głębokości rzeki, stabilizację warunków przepływu i likwidację miejsc zatorogennych, a przez to zapewnienie warunków umożliwiających odprowadzenie lodu z rzeki Odry do Morza Bałtyckiego. Osiągnięcie tego celu będzie możliwe poprzez uzyskanie na wybranych odcinkach Odry granicznej głębokości 1,8 m z 80% prawdopodobieństwem przekroczenia przy przepływie 160 m³/s (ujście Nysy Łużyckiej – ujście Warty), oraz głębokości 1,8 m z 90% prawdopodobieństwem przekroczenia przy przepływie 250 m³/s (ujście Warty – Widuchowa). Powyższe głębokości mają za zadanie zagwarantować możliwość sprawnego przeprowadzania zimowej akcji lodołamania przy użyciu lodołamaczy, co wpłynie bezpośrednio na podniesienie poziomu ochrony przeciwpowodziowej dla ludności mieszkającej w dorzeczu Odry.

Planowane prace modernizacyjne na Odrze granicznej będą bazowały na istniejącej zabudowie regulacyjnej (ostrogi, tamy podłużne oraz opaski brzegowe), a nowa zabudowa nie będzie wychodziła poza istniejące koryto. Odcinek graniczny rz. Odry uregulowany jest głównie ostrogami. Tamy podłużne planuje się wykonać na istniejącej zabudowie ostrogami (ostrogi wówczas nazywane są poprzeczkami), przede wszystkim w miejscach, gdzie zabudowa regulacyjna narażona będzie na oddziaływanie dużych mas lodu. Roboty wskazane do realizacji obejmą 5 miejsc, wskazanych jako szczególnie limitujące warunki do pracy lodołamaczy i prowadzenia żeglugi śródlądowej:

- Odcinek 1: km 581,0 – 585,7 rzeki Odra, województwo Lubuskie, powiat Słubicki, gmina Świecko i gmina Słubice;
- Odcinek 2: km 604,0 – 605,0 rzeki Odra, województwo Lubuskie, powiat Słubicki, gmina Górzycza (rejon m. Górzycza – Reitwein);
- Odcinek 3: km 613,5 – 614,7 rejon m. Kostrzyn nad Odrą;
- Odcinek 4: km 645,5 – 654,0 rzeki Odra, województwo Zachodniopomorskie, powiat Gryfiński, gmina Mieszkowice, gmina Cedynia (rejon m. Gozdowice-Stara Rudnica);
- Odcinek 5: km 654,0 – 663,0 m. rejon m. Stara Rudnica-Osinów Dolny.

Reasumując powyższe rozważania nie sposób zgodzić się ze stwierdzeniem, że prace modernizacyjne na Odrze granicznej jak i bagrowanie przekopu Klucz-Ustowo nie mają charakteru przeciwpowodziowego. Postulat o zaprzestaniu podkreślania przeciwpowodziowego znaczenia tych inwestycji jest nieuzasadniony merytorycznie i w tym zakresie petycja zostaje rozpatrzona negatywnie.

Pracom dotyczącym Projektu Ochrony przed Powodzią w Dorzeczu Odry i Wisły (POPDOW) towarzyszyło opracowanie szeregu opisów analiz i dokumentów. Opisy dotyczące poszczególnych komponentów Projektu były dyskutowane, odbywały się wizyty specjalistów krajowych i międzynarodowych, dzięki czemu wypracowano optymalny katalog działań niezbędnych do osiągnięcia celów projektu. Zaproponowane przedsięwzięcia wynikają z dokumentów strategicznych dotyczącej krajowej gospodarki wodnej, tj. planów

gospodarowania wodami i planów zarządzania ryzykiem powodziowym, a także dokumentów programowych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Dla strategicznych dokumentów planistycznych – aPGW i PZRP, zgodnie z prawem krajowym i międzynarodowym, przeprowadzone zostały procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

Warunki w zakresie ochrony środowiska wynikające z przepisów krajowych i europejskich zostały uzupełnione zasadami określonymi przez Bank Światowy. W ramach projektu POPDOW przygotowano Ramowy Plan Zarządzania Środowiskiem, dla którego zostały przeprowadzone konsultacje społeczne. Plan definiował procedury, które będą przestrzegane podczas realizacji poszczególnych zadań na etapie ich przygotowania i realizacji oraz określał katalog działań łagodzących i monitorujących stan środowiska, jakie muszą być przestrzegane przez wszystkich uczestników procesu inwestycyjnego. Plan miał również za zadanie identyfikację oddziaływań na środowisko, które mogą wystąpić podczas wdrażania POPDOW.

W trakcie realizacji poszczególnych projektów prowadzony jest wielostopniowy monitoring realizacji działań, nie tylko wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, ale również dodatkowych warunków, uzgodnionych z Bankiem Światowym. W czasie cyklicznych misji Banku Światowego, w ramach nadzoru nad realizacją POPDOW, dokonywana jest również ocena podejmowanych działań środowiskowych i przeprowadzane są wizje lokalne na placach budów. Standardy wymagane przez Bank Światowy zawyżają wymagania m.in. w zakresie ochrony zasobów środowiskowych w porównaniu z prawem krajowym i europejskim.

Pragnę zauważyć, że Odra jako rzeka graniczna objęta jest współpracą międzynarodową na wodach transgranicznych w ramach Polsko – Niemieckiej Komisji ds. Wód Granicznych oraz Międzynarodowej Komisji Ochrony Odry przed Zanieczyszczeniem (MKOOpZ). W obu komisjach działają grupy robocze ds. ochrony przeciwpowodziowej. W komisji dwustronnej, za zadania na rzecz ochrony przeciwpowodziowej Odry odpowiada Grupa Robocza W4, ds. utrzymania wód granicznych. Grupa W4 prowadzi prace utrzymaniowe koryt rzecznych, urządzeń hydrotechnicznych oraz terenów przygranicznych. Wymaga to zarówno działań konserwacyjnych, jak i inwestycyjnych. Po stronie polskiej zadania grupy realizuje Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, w szczególności Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu. Organami współpracującymi są RZGW w Szczecinie, Zarządy Zlewni w Zielonej Górze i Zgorzelcu, Nadzór Wodny w Zgorzelcu oraz Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie. Po stronie niemieckiej za współpracę odpowiada Ministerstwo Rozwoju Obszarów Wiejskich, Środowiska i Rolnictwa Kraju Związkowego Brandenburgia, a ponadto przedstawiciele urzędów wodnych Kraju Związkowego Saksonii – Niższy Urząd Wodny Powiatu Sprewa – Nysa oraz Niższy Urząd Wodny Powiatu Gorlitz.

Prace grupy W4 prowadzone są z podziałem na odcinek graniczny Odry i Odry Zachodniej oraz odcinek graniczny Nysy Łużyckiej. Do najbardziej istotnych działań grupy należy ochrona przeciwpowodziowa terenów przygranicznych. Dla przykładu wymienić tutaj należy prace w obrębie wałów przeciwpowodziowych i zbiorników retencyjnych oraz zapewnienie zimowego lodolamania. Zakres prac W4 obejmuje także utrzymanie drożności cieków granicznych, aby zagwarantować ich funkcjonalność w zakresie żeglugi śródlądowej, migracji ryb i ochrony przeciwpowodziowej. W tym celu grupa zapewnia właściwy prześwit mostów, wycinkę zadrzewień, budowę przepławek dla ryb na urządzeniach wodnych, np. jazach, budowę i utrzymanie urządzeń piętrzących, zabezpieczających poziom wód dla funkcjonowania urządzeń jak elektrownie, rurociągi, etc. Zadaniem grupy jest także dbałość, aby użytkowanie urządzeń i budowli hydrotechnicznych nie kolidowało z osiągnięciem celów środowiskowych. W latach 2018 – 2019 w ramach Grupy W4 kontynuowano zadania dotyczące ochrony przeciwpowodziowej terenów przygranicznych. Większość prac inwestycyjnych jest w toku. Zakończyły się pomiary geodezyjne inwestycji budowy mostu kolejowego Świecko – Frankfurt nad Odrą. W ramach koncepcji przeciwpowodziowej dla Gubina zakończono usuwanie szkód powodziowych na rzece Lubsza.

W Międzynarodowej Komisji Ochrony Odry przed Zanieczyszczeniem za zadania na rzecz ochrony przeciwpowodziowej w dorzeczu Odry odpowiada Grupa Robocza G2 – Powódź. Grupa G2 prowadzi koordynację zadań związanych z wdrażaniem Dyrektywy Powodziowej (Dyrektywa 2007/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dn. 23 października 2007 r. w sprawie oceny ryzyka powodziowego i zarządzania nim), wymianę informacji nt. systemów osłony przeciwpowodziowej i prognoz oraz danych hydrologicznych, a także informacji o innych projektach i inwestycjach przeciwpowodziowych. Ponadto G2 opracowuje modele

hydrauliczne służące optymalizacji działań w zakresie ochrony przeciwpowodziowej do wykorzystania na poziomie transgranicznym. W ramach G2 za współpracę odpowiadają, po stronie polskiej MI oraz PGW WP – KZGW oraz RZGW we Wrocławiu i w Szczecinie. Po stronie niemieckiej: Federalny Instytut Hydrologii w Koblenz, Saksońskie Ministerstwo ds. Energii, Ochrony Klimatu, Środowiska i Rolnictwa, Państwowa administracja zapór Wolnego Państwa Saksonii oraz Ministerstwo Rolnictwa, Środowiska i Ochrony Klimatu Brandenburgii.

Zaznaczam także, że Odra na odcinkach granicznych jest sklasyfikowana w Polsce jako silnie zmieniona część wód, a nie jako rzeka naturalna. W zdecydowanej większości znajduje się tam zabudowa hydrotechniczna brzegów i trudno zgodzić się ze stanowiskiem, że jest to rzeka swobodnie płynąca lub naturalna (argumentem wskazywanym jako uzasadnienie jest znaczący stopień degradacji zabudowy regulacyjnej). Pod względem środowiskowym, w ramach projektu, zostały przeprowadzone bardzo szczegółowe analizy, wyjaśniające uwagi i wątpliwości organizacji ekologicznych zarówno w Niemczech, jak i w Polsce.

Podsumowując – realizacja wszystkich projektów na Odrze ma charakter skoordynowany i spełnia szereg wymagań w zakresie zgodności z ochroną środowiska, wynikających z przepisów polskich i zagranicznych. Prowadzone działania w każdym przypadku są poprzedzone szczegółowymi konsultacjami na poziomie krajowym i transgranicznym, a przyjęte warianty rozwiązań technicznych w najwyższym stopniu wypełniają stawiane wymagania. Z powyższych względów za bezzasadny uznaje się postulat o wstrzymanie środków na realizację projektów na Odrze, a petycja w tym zakresie jest rozpatrzona negatywnie.

Odnosząc się do działań ukierunkowanych na aktywizację Odry, ale i innych rzek o kluczowym znaczeniu dla funkcjonowania kraju informuję, że mają one charakter zrównoważony i planowany. Przygotowywane przez Ministerstwo Infrastruktury we współpracy z Zarządem Morskich Portów Szczecin i Świnoujście oraz Zarządem Morskiego Portu Gdańsk programy rozwoju polskich śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym E30 oraz E40 i E70 będą podlegały strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko, a ich zakres będzie poddany konsultacjom z udziałem społeczeństwa. Wszystkie inwestycje uwzględnione w ww. dokumentach, a których lokalizacja będzie miała potencjalny wpływ na obszary chronione, zostaną przygotowane do realizacji zgodnie z obecnymi wymaganiami formalno-prawnymi. Przede wszystkim wobec tych przedsięwzięć zostaną zastosowane rozwiązania, które w jak największym stopniu zminimalizują ich wpływ na środowisko naturalne i otoczenie człowieka.

Projekt Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły jest na etapie uzgodnień wewnątrzresortowych, a projekt Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej, trafi do nich w najbliższym czasie. Planuje się, że w tym roku zostaną złożone wnioski o wpis do Wykazu Prac Legislacyjnych i Programowych Rady Ministrów oraz zostanie rozpoczęta procedura strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Przyjęcie Programów w drodze uchwały Rady Ministrów planowane jest na przełomie 2022 i 2023 r.

Przypominam, że celem inwestycji na Odrzańskiej Drodze Wodnej jest nie tylko rozwój transportu wodnego, ale przede wszystkim konieczność ograniczenia występowania negatywnych skutków zjawisk atmosferycznych - suszy i powodzi oraz racjonalne wykorzystanie zasobów wodnych, m.in. do produkcji energii ze źródeł odnawialnych.

Inwestycje na Odrze przyniosą i będą przynosić korzyści na różnych płaszczyznach funkcjonowania Państwa i jego obywateli. W aspektach gospodarczych przyczyniają się m.in. do utrzymania ciągłości i poprawy warunków żeglugi dla użytkowników drogi wodnej, która ma szansę spowodować wzrost aktywności gospodarczej mieszkańców okolicznych obszarów. W aspektach społecznych zwiększą ochronę przeciwpowodziową, usprawnią rekreacyjne wykorzystanie rzek, przyczyniając się do rozwoju aktywności związanej z wykorzystaniem walorów Odry. W aspekcie ekonomicznym inwestycje pozwolą na uniknięcie materialnych i niematerialnych strat powodziowych poprzez modernizację obwałowań rzeki Odry oraz docelowo na redukcję kosztów transportu. W aspektach środowiskowych inwestycje umożliwią wykorzystanie źródeł odnawialnych do produkcji ekologicznej energii elektrycznej poprzez elektrownie wodne zlokalizowane przy piętrzeniach, przeciwdziałanie skutkom suszy w zakresie retencji wód i zapobieżenie przesuszaniu się przyległych terenów, co w konsekwencji doprowadzi do powstania nowych siedlisk na terenach nawodnionych.

Zrównoważone gospodarowanie wodami jest jednym z celów resortu i leży w interesie Polski. Postulowane przez Państwa wycofanie się z kompleksowego zagospodarowania Odry zwiększa zagrożenie w opisanych wyżej obszarach dla ludzi, rolnictwa, przemysłu oraz środowiska, dlatego też petycja w tym zakresie nie może zostać uznana za zasadną.

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra

Paweł Jabłoński

Zastępca Dyrektora
Departamentu Gospodarki Wodnej
i Żeglugi Śródlądowej