

W związku z **zakończeniem dnia 4 listopada 2019 r. konsultacji publicznych** harmonogramu prac nad dokumentem pn. „Program Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły” poniżej zamieszcza się tabelę uwag zgłoszonych w ramach konsultacji, stanowiącą uzasadnienie zawierające informacje o udziale społeczeństwa w postępowaniu oraz o tym, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa:

TABELA UWAG ZGŁOSZONYCH W RAMACH KONSULTACJI PROJEKTU HARMONOGRAMU PRAC DLA PROGRAMU ROZWOJU DROGI WODNEJ RZEKI WISŁY

L.p.	Instytucja zgłaszająca uwagi	Treść uwagi	Stanowisko wobec zgłoszonych uwag.
1.	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	Zgodnie z opisem Harmonogramu i zakresu prac, przygotowanie dokumentacji Programu miało się rozpocząć w IV kwartale br., jednak tabelaryczne przedstawienie harmonogramu przedstawia pozycję „Przygotowanie projektu Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły” już od III kwartału. Jest to pierwsza niespójność terminów. Można wnioskować, że Ministerstwo rozpoczęło prace nad projektem Programu przed zakończeniem procesu konsultacji publicznych i rozważeniem otrzymanych uwag.	Uwaga uwzględniona. Wcześniejsze prace miały charakter koncepcyjno-analityczny. Faktyczne prace nad projektem dokumentu rozpoczną się po zakończeniu konsultacji harmonogramu i jego aktualizacji.
2.	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	Nierealne jest uzgodnienie z Generalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska i Głównym Inspektorem Sanitarnym zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla Programu w I półroczu 2020 roku. Samo opracowanie projektu jest planowane dopiero na III kw. 2020 r. Nie jest więc możliwe uzyskanie uzgodnień dla nieistniejącego jeszcze projektu dokumentu. Również opracowanie prognozy oddziaływania na środowisko dla Programu nie będzie możliwe w czasie, gdy projekt dokumentu nie będzie jeszcze gotowy.	Uwaga nieuwzględniona. Na etapie uzgodnień z GDOŚ i GIŚ będą już opracowane warunki techniczne rozwiązań, co umożliwi określenie zakresu i stopnia szczegółowości prognozy. Natomiast opracowanie prognozy oraz projektu programu zostało określone na III kwartał 2020 r., zachowana zostanie sekwencja wykonania poszczególnych etapów.
3.	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	Wcześniejsze opracowanie projektu Programu również wydaje się niemożliwe, bez wyników „Studium wykonalności dla modernizacji drogi wodnej E-40 dla rzeki Wisły na odcinku od Gdańska do Warszawy, E-40 na odcinku od Warszawy do granicy Polska-Białoruś (Brześć) oraz drogi wodnej E-70 na odcinku od Wisły do Zalewu Wiślanego (do Elbląga)”, które jest spodziewane dopiero w II kwartale 2020 r.	Uwaga nieuwzględniona. Studium jest opracowywane etapami. Wyniki poszczególnych etapów będą włączane stopniowo do dokumentacji Programu.

4.	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	Samo opracowanie prognozy oddziaływania na środowisko w ciągu trzech kwartałów, w tym żadnego „wiosennego”, kluczowego dla ptaków, również budzi poważne wątpliwości. Tym bardziej, że rozpoczęcie prac nad prognozą dotyczyłoby nieistniejącego jeszcze projektu Programu. Chyba że chodzi o napisanie dokumentu pt. „Prognoza” bez samego postępowania procesu oceny oddziaływania na środowisko.	Uwaga nieuwzględniona. Zakres prognozy zależy od stopnia szczegółowości programu i zostanie uzgodniony z GDOŚ i GIS.
5.	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	Ponadto przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko dla tak dużego przedsięwzięcia jak droga wodna rzeki Wisły, rozległego z uwagi na samą rozpiętość lokalizacyjną, wymagającego zaangażowania ogromnej rzeszy specjalistów z wielu dziedzin, jest niewykonalne w ciągu 1 sezonu i to nie pełnego.	Uwaga nieuwzględniona. Zakres prognozy zależy od stopnia szczegółowości programu i zostanie uzgodniony z GDOŚ i GIS.
6.	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	Kolejna nieprawidłowość w harmonogramie to jednoczesne opracowanie prognozy oddziaływania na środowisko z przeprowadzaniem procesu konsultacji społecznych projektu Programu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko. Działania te powinny nastąpić po sobie, a nie jednocześnie. Wskazujemy, że nie jest możliwe, by konsultować wyżej wymienioną prognozę zanim ona powstanie.	Uwaga nieuwzględniona. Jako konsultacje publiczne rozumiemy, nie tylko konsultacje wynikające z ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.
7.	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	Warty odnotowania jest fakt, że oba procesy (jakkolwiek nieprawidłowo zaplanowane): opracowania prognozy oddziaływania na środowisko i przeprowadzanie konsultacji projektu Programu z prognozą zaplanowane są wciąż przed opracowaniem samego kluczowego projektu Programu.	Uwaga nieuwzględniona. Opracowanie projektu programu oraz rozpoczęcie prac nad prognozą zostało określone na III kwartał 2020 r., zachowana zostanie sekwencja wykonania poszczególnych etapów.
8.	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	Na koniec, przygotowanie ostatecznej wersji Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły wraz z prognozą oddziaływania na środowisko możliwe będzie dopiero po przeprowadzeniu konsultacji społecznych projektu Programu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, a nie w trakcie tego etapu prac.	Uwaga nieuwzględniona. Harmonogram jest opracowany w układzie kwartalnym, zachowana zostanie sekwencja wykonania poszczególnych etapów.

9.	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	<p>Przedstawiony program prac nie obejmuje analizy kluczowych dla właściwego opracowania Programu zagadnień, takich jak:</p> <p>1. Rzetelna identyfikacja i ocena kosztów zewnętrznych realizacji Programu (środowiskowych, klimatycznych, społecznych itp.)</p> <p>O ile harmonogram obejmuje opracowanie „Studium wykonalności dla modernizacji drogi wodnej E-40 dla rzeki Wisły na odcinku od Gdańska do Warszawy, E-40 na odcinku od Warszawy do granicy Polska-Białoruś (Brześć) oraz drogi wodnej E-70 na odcinku od Wisły do Zalewu Wiślanego (do Elbląga)”, a także opracowywana jest (lub ma być) analiza transportowa na zlecenie Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, o tyle brakuje identyfikacji i analizy kosztów zewnętrznych realizacji Programu (np. środowiskowych, klimatycznych, społecznych).</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Szczegółowe analizy, w tym ocena kosztów zewnętrznych (środowiskowych, klimatycznych, społecznych itp.) jest elementem opracowywanego „Studium wykonalności dla modernizacji drogi wodnej E-40 dla rzeki Wisły na odcinku od Gdańska do Warszawy, E-40 na odcinku od Warszawy do granicy Polska-Białoruś (Brześć) oraz drogi wodnej E-70 na odcinku od Wisły do Zalewu Wiślanego (do Elbląga)”</p>
10.	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	<p>Raport „Analysis of selected possible impacts of potential E40 International Waterway development in Poland on hydrological and environmental conditions of neighbouring rivers and wetlands – the section between Polish-Belarusian border and Vistula River” wskazuje, że budowa drogi wodnej E40 zagraża rolnictwu, środowisku przyrodniczemu, jest nieopłacalna, a w niektórych wariantach technicznie niewykonalna. Do eksploatacji kanału żeglugowego, czyli przede wszystkim służowania statków, potrzebne są znaczne ilości wody. W przypadku planowanego kanału żeglugowego wzdłuż Bugu miałaby ona pochodzić z mniejszych rzek regionu, z samego Bugu lub z Wisły. Raport dowodzi, że w rzekach Wieprz, Tyśmienica, Bystrzyca i Wilga jest zbyt mało wody, pompowanie jej z Wisły byłoby zbyt kosztowne i być może w ogóle technicznie niewykonalne, zaś wykorzystanie wody z Bugu niemal dwukrotnie zwiększyłoby częstotliwość dotkliwych susz w regionie i obniżyło poziom wód gruntowych wzdłuż kanału, ze szkodą dla lokalnych mieszkańców, rolnictwa i unikatowych walorów przyrodniczych samej doliny Bugu. Bug jest jedną z ostatnich nieuregulowanych dużych rzek w Europie, o bezcennych i unikatowych walorach przyrodniczych. Występuje tu ogromna różnorodność siedlisk, wśród których kluczową rolę odgrywają zalewane przez rzekę łąki i lasy łęgowe oraz mokradła. Te coraz rzadsze w Europie siedliska zamieszkuje ponad 100 gatunków motyli i 158 gatunków ptaków łęgowych, w tym liczne rzadkie, chronione gatunki oraz gatunki zagrożone wyginięciem, a w samej rzece żyją 44 gatunki ryb. Dolina Bugu jest również ważnym korytarzem ekologicznym i osią niepowtarzalnego krajobrazu kulturowego tej części kraju. Z tych powodów regulowanie Bugu na potrzeby żeglugi w ogóle nie wchodzi w rachubę, a plany budowy międzynarodowej drogi wodnej E40 łączącej Bałtyk z Morzem Czarnym zakładają wybudowanie wzdłuż rzeki sztucznego kanału. Teoretycznie sztuczne kanały są rozwiązaniem korzystniejszym dla przyrody</p>	<p>Uwaga nie dotyczy harmonogramu.</p>

niż kanalizowanie i pogłębianie naturalnych rzek, jednak zaplanowany kanał wzdłuż Bugu, w każdym z trzech zaproponowanych wariantów wywarłby skrajnie niekorzystny wpływ na stosunki wodne w regionie, znacząco zwiększając częstotliwość susz i obniżając poziom wód gruntowych na większości przyległych do niego obszarów. Eksploatacja kanału, w tym przede wszystkim napełnianie śluz na potrzeby ruchu barek, wymaga pobierania z pobliskich rzek wody w ilości od 10,96 do 13,69 metrów sześciennych na sekundę (w zależności od wybranego wariantu kanału). Według wyliczeń zawartych w raporcie tylko Wisła i Bug niosą wystarczającą ilość wody, by to umożliwić. W mniejszych rzekach regionu, tj. Wieprzu, Tyśmienicy, Bystrzycy i Wildze, jest zbyt mało wody, nawet gdyby pobierać ją z kilku rzek jednocześnie. Pobór wody z Wisły jest z kolei problematyczny ze względów ekonomicznych i technicznych: pompowanie takiej ilości wody w górę przy każdym śluzowaniu wiązałoby się zdaniem autorów z nadmiernymi kosztami, a być może przemieszczenie takich mas wody w wymaganym czasie okazałoby się w ogóle niewykonalne. Najpoważniejsze konsekwencje miałyby jednak zasilanie śluz wodą z Bugu. W tym przypadku również niezbędne byłoby kosztowne pompowanie ogromnych ilości wody. Dla Bugu oznaczałoby to znaczny ubytek zasobów wodnych i drastyczną zmianę reżimu przepływów w rzece, zwłaszcza w okresach suszy. Pobór wody z Bugu do celów eksploatacji kanałów w każdym z wariantów spowodowałby spadek średnio o 17,5% czasu trwania wylewów rzeki oraz wzrost częstotliwości dotkliwych susz w regionie średnio aż o 172%!

Autorzy raportu kwestionują założenie przyjęte w Studium wykonalności drogi wodnej E40, zgodnie z którym kanał żeglugowy w każdym z wariantów zasilałby wody podziemne na przyległych obszarach. Wyliczają oni, że na części odcinków wody z kanału faktycznie przenikałyby do warstw wodonośnych, co mogłoby powodować podtopienia. Na innych odcinkach ruch wody odbywałby się w przeciwnym kierunku – kanał odwadniałby warstwy wodonośne na terenach położonych wzdłuż jego biegu, co prowadziłoby do obniżenia lustra wód podziemnych i wszystkich związanych z tym negatywnych konsekwencji dla rolnictwa, mieszkańców i ekosystemów. Związane z funkcjonowaniem kanału zaburzenie stosunków wodnych w regionie, tj. obniżenie poziomu wód podziemnych oraz zmniejszenie częstotliwości wylewów Bugu na rozległe obszary zalewowe, miałyby negatywny wpływ na przyrodę regionu, którego znakiem rozpoznawczym są torfowiska i podmokłe łąki. Degradacja torfowisk związana z obniżeniem poziomu wód gruntowych jest przyczyną znacznych problemów środowiskowych, zarówno w skali globalnej (emisje CO₂ z osuszanych torfowisk stanowią prawie 5% łącznych antropogenicznych emisji gazów cieplarnianych), jak i regionalnej (zaburzenie obiegu wody, zanieczyszczenie wód podziemnych i powierzchniowych, spadek bioróżnorodności, pożary torfu). Choć zaproponowane warianty nie przebiegają korytem ani doliną rzeki Bug,

		<p>w żadnym z nich nie można wykluczyć znaczącego negatywnego oddziaływania na Bug i jego dolinę, wynikającego z możliwych deficytów wody w rzece oraz ograniczenia wylewów wód rzecznych na rozległe tereny zalewowe Bugu. Powstanie drogi wodnej E40 w każdym z wariantów może w związku z tym doprowadzić do naruszenia Ramowej Dyrektywy Wodnej. Identyfikacja i analiza kosztów zewnętrznych realizacji Programu uzasadniona jest faktem, że plany budowy drogi wodnej E40 wywołały już sprzeciw organizacji społecznych i ekologicznych. Ich realizacja wiązałaby się z dewastacją przyrody na niewyobrażalną skalę. Sama budowa pierwszego elementu kaskady Wisły, czyli stopnia wodnego w Siarzewie, spowodowałaby całkowite zniszczenie (trwałe zalanie) obszaru Natura 2000 – Włocławska Dolina Wisły i częściowe zniszczenie dwóch innych obszarów – Nieszawskiej Doliny Wisły oraz Doliny Dolnej Wisły. Zniweczyłaby wysiłki na rzecz przywrócenia ciągłości ekologicznej Wisły. Pełna realizacja Programu spowodowałaby utratę lub degradację łącznie kilkunastu obszarów Natura 2000. Przyjęta w lutym 2016 r. Strategia Odpowiedzialnego Rozwoju (SOR) odnosi się do planów rozwoju żeglugi z dużą rezerwą, a w załączonej do niej prognozie oddziaływania na środowisko stwierdza się wprost, że „projekt ten może rodzić liczne wątpliwości zarówno pod kątem jego możliwych negatywnych oddziaływań na wody oraz środowisko przyrodnicze, w tym ekosystemy od wód zależne (rozdział 4.3.3). Wątpliwości pojawiają się także od strony ekonomicznej (opłacalność tego środka transportu) oraz od strony technicznej, gdyż w dalszym ciągu nierozwiązana jest kwestia zabezpieczenia odpowiedniej ilości wód umożliwiających transport rzeczny.” Wymagana prawem polskim i unijnym tzw. strategiczna ocena oddziaływania na środowisko, to analiza kompleksowo ukazująca wpływ całokształtu planowanego przedsięwzięcia na środowisko.</p>	
--	--	--	--

11.	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	<p>O ile harmonogram uwzględni przeprowadzenie prognozy oddziaływania na środowisko dla Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły (pomimo uwag zgłoszonych powyżej), o tyle pewnym jest, że nawet w ciągu trzech kwartałów tego procesu uwzględnienie tu oceny transgranicznej jest zupełnie nierealne. Z pewnością, w ramach uzgodnień z Generalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska i Głównym Inspektorem Sanitarnym nałożony zostanie obowiązek przeprowadzenia oceny transgranicznego oddziaływania na środowisko.</p> <p>Planowana międzynarodowa droga wodna E40 nie kończy się w Brześciu, tylko na Morzu Czarnym. Tak jak prognozowane są poważne niedobory wody na potrzeby rolnictwa, rybołówstwa, leśnictwa i gospodarstw domowych na skutek drenującego oddziaływania planowanych kanałów żeglugowych w Polsce, z pewnością podobne oddziaływania będą mieć miejsce i na Białorusi. Zagrożenie związane z ryzykiem skażenia wód wyciekami substancji ropopochodnych (z transportu jak i przewożonych ładunków) dotyczy bezpośrednio oddziaływań transgranicznych. Inne przykładowe poważne zagrożenie to rozprzestrzenianie się obcych gatunków na skutek połączenia ekosystemów wodnych dwóch różnych zlewni. Prace związane z budową drogi wodnej E40 na odcinku Prypeci będą mieć miejsce w Strefie Wykluczenia wokół Czarnobylskiej Elektrowni Jądrowej, w tym w „zamkniętej strefie”, gdzie znajdują się osady radioaktywne. Na skutek budowy drogi wodnej mogą one ulec wzruszeniu i spowodować ryzyko skażenia wód drogi wodnej (a także zbiornika na potrzeby ujęcia wody dla Kijowa), środków transportu, przewożonych towarów.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Harmonogram uwzględni ewentualne przeprowadzenie transgranicznej oceny oddziaływania na środowisko (III–IV kwartał 2020 r. i I kwartał 2021 r.)</p>
12.	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	<p>Dodatkowo, a nawet przede wszystkim, mając na uwadze zobowiązanie ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej do opracowania planu lub programu rozwoju śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym, kierując się potrzebą zapewnienia warunków do zrównoważonego rozwoju systemu transportowego kraju, wnioskujemy o zaniechanie realizacji „Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły” i opracowanie programu rozwoju transportowych dróg kolejowych o szczególnym znaczeniu transportowym</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Opracowanie programów rozwoju śródlądowych dróg wodnych jest jednym z ustawowych obowiązków ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.</p>

Biorąc pod uwagę przesłane wnioski i uwagi, harmonogram prac nad dokumentem pn. „Program Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły” **został zaktualizowany**.