

Uwagi do projektu Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030

Termin konsultacji publicznych 11 lipca 2022 r. – 10 sierpnia 2022 r.

L.P.	PODMIOT ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	CZĘŚĆ DOKUMENTU NUMER ROZDZIAŁU/PODROZDZIAŁU LUB NUMER ZAŁĄCZNIKA, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA LUB WNIOSEK	TREŚĆ ZGŁASZANEJ UWAGI LUB WNIOSKU	PROPOZYCJA ZMIAN	UZASADNIENIE ZGŁASZANEJ UWAGI	FORMA UWZGLĘDNIENIA UWAGI	UZASADNIENIE
1	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko- Pomorskiego	4. Cel główny i zakres interwencji	Województwo Kujawsko- Pomorskie w pełni popiera działania na rzecz gospodarczego wykorzystania rzek. Od lat prowadzimy badania i testy transportowe, które dowodzą, że transport wodny jest najbardziej efektywną i przyjazną środowisku formą przewozów.			komentarz przyjęty (zgłoszony podczas spotkania konsultacyjnego)	
2	Osoba prywatna	Załącznik nr 1. Indykatoryna lista projektów inwestycyjnych do realizacji w ramach Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030	Dlaczego w tym programie nie ma uwzględnionej budowy stopni wodnych głównie Lubiąży i Ścinawy?			wyjaśniona (uwaga zgłoszona podczas spotkania konsultacyjnego)	Przyjęte dla projektu KPŻ2030 kryterium czasu, umożliwia realizację tylko projektów o charakterze rewitalizacyjnym. Wskazane stopnie wodne Lubiąż i Ścinawa są obecnie na etapie przedprojektowym. Dopiero opracowanie dokumentacji obu inwestycji umożliwi wskazanie faktycznego harmonogramu prac nad tymi stopniami wodnymi.
3	Uniwersytet Szczeciński	uwaga ogólna	Każda dyskusja dotycząca działań planowanych na przyszłość powinna obejmować również najbardziej aktualne wyzwania. Do takich zaliczam działania niezbędne dla zahamowanie negatywnych zmian klimatycznych. Jednym z nich jest wdrożenie w życie idei circular economy. W gospodarce o obiegu zamkniętym minimalizuje się zużycie surowców, a odpady czy produkty zużyte/uboczne wykorzystywane są jako surowce w kolejnych procesach produkcyjnych (często w ramach innej branży niż produkty pierwotne). Wiele z ładunków transportowanych w ramach circular economy to ładunki o			komentarz przyjęty (zgłoszony podczas spotkania konsultacyjnego)	

			niskiej wartości jednostkowej co powoduje, że obecnie często nie mogą trafiać do ponownego przetworzenia z uwagi na brak dla nich oferty ze strony podaźowej rynku transportowego. W oparciu o przeprowadzone badania pilotażowe mogą stwierdzić, że jedną z szans na wdrożenie tej idei w życie stanowi rozwój w Polsce rynku transportu wodnego śródlądowego. Pozytywne doświadczenia związane z przewozem tego typu ładunków z portu szczecińskiego w kierunku zakładów produkcyjnych w Niemczech pokazują, że barki wykorzystując efekt skali mogą w bardzo efektywny sposób transportować ładunki stanowiące alternatywę dla nowych surowców.				
4	Osoba prywatna	4. Cel główny i zakres interwencji	Dlaczego nie ma w tym programie żadnych prac bagrowniczych w miejscach limitujących na Odrze które w obecnym czasie uniemożliwiają żeglugę?			wyjaśniona (uwaga zgłoszona podczas spotkania konsultacyjnego)	Prace bagrownicze mogą ewentualnie być realizowane w ramach prac utrzymaniowych, a nie w ramach zadań inwestycyjnych ujętych w KPŻ2030.
5	Urząd Miasta Bydgoszczy	4. Cel główny i zakres interwencji 4.4. Sektor transportu wodnego śródlądowego w 2030 r.	Na mapie 7. <i>Prognoza przewozów z uwzględnieniem potencjalnych lokalizacji portów na Drodze Wodnej Dolnej Wisły (mln t) w 2030 r.</i> nie zaznaczono planowanego portu „Port rzeczny Bydgoszcz-Solec Kujawski”			uwzględniona	
6	Urząd Miasta Bydgoszczy	4. Cel główny i zakres interwencji 4.4. Sektor transportu wodnego śródlądowego w 2030 r.	<i>‘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.’</i> Wszystkie zadania inwestycyjne dotyczące DWDW ujęte zostały na liście rezerwowej - bez wskazanego źródła finansowania. Pula środków z UE wystarczy jedynie na realizację zadań z listy podstawowej, czyli zadań dla ODW. W takim przypadku mało prawdopodobne jest osiągnięcie cytowanego powyżej rezultatu, jak również zakładanych wskaźników: rezultatu oraz produktu nr 2. Już na obecnym			wyjaśniona	Jednym z działań określonych w projekcie KPŻ2030 jest zapewnienie finansowania dla określonych w nim inwestycji.

			etapie prac nad Programem istnieje bardzo duże ryzyko, że zakładane efekty nie zostaną osiągnięte.				
7	Urząd Miasta Bydgoszczy	7. Ogólny plan finansowy	Tabela 19 i 20. Wskazano, że kwoty podane są w mln zł.	Powinno być mld. zł.	Sprostowanie omyłki pisarskiej	nieuwzględniona	Kwoty podane są w sposób prawidłowy.
8	Urząd Miasta Bydgoszczy	Załącznik nr 2. Charakterystyka regionów objętych diagnozą z uwzględnieniem obszarów funkcjonalnych, w tym miejskich obszarów funkcjonalnych	Należy wprowadzić poprawne dane dotyczące liczby udzielonych noclegów w obiektach turystycznych w Bydgoszczy. Wpisana jest „Liczba udzielonych noclegów w obiektach turystycznych:135 954, w tym dla turystów zagranicznych: 41 768.” (za rok 2019).	Powinno być: Liczba udzielonych noclegów w obiektach turystycznych: 478 737, w tym dla turystów zagranicznych:135 954	Uwaga zgłaszana była podczas poprzednich konsultacji. Dane zostały poprawione, ale w niewłaściwy sposób.	uwzględniona	
9	Urząd Miejski w Solcu Kujawskim	3.2.1. Rynek krajowych i transgranicznych usług przewozowych w żegludze śródlądowej	W dokumencie podano, że “W ramach rozwoju morskiej energetyki wiatrowej planuje się budowę terminalu instalacyjnego w Gdyni oraz terminali serwisowych w Łebie i Ustce”	Należy zweryfikować zapis, winno być “W ramach rozwoju morskiej energetyki wiatrowej planuje się budowę terminala instalacyjnego w Gdańsku oraz terminali serwisowych w Łebie i Ustce”	1 marca 2022 r. Rada Ministrów przyjęła uchwałę zmieniającą lokalizację terminala instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych wskazując Port Zewnętrzny w Gdańsku, jako spełniający wszystkie kryteria inwestorów branżowych, z punktu widzenia rozwoju sektora morskiej energetyki wiatrowej w Polsce.	uwzględniona	
10	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.	3.3. Wnioski z diagnozy sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej, z uwzględnieniem obszarów funkcjonalnych, w tym miejskich obszarów funkcjonalnych Mapa nr 5		Proponuje się uzupełnić Mapę 5 o opisanie miasta Toruń i wskazanie Portu Gdynia	Mapa 5 str 38 posiada braki (zaznaczony jest kropką Toruń, a nie jest opisany, brakuje wskazania Portu Gdynia)	częściowo uwzględniona	
11	Deutscher Naturschutzring z siedzibą w Berlinie	2.3. Zgodność z krajowymi dokumentami strategicznymi 3.1. Śródlądowe drogi wodne w Polsce	Rzeka Odra na południe od Szczecina nie stanowi części Transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Argumentacja nawiązująca do jej znaczenia w ramach Transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) pozostaje zatem całkowicie chybiona.	Brak realizacji projektu KPŻ2030.	W Krajowym Programie Żeglugowym do roku 2030 (dalej jako: „KPŻ-2030”) wskazano, że „Ponadto jednym z projektów strategicznych służących realizacji celów SOR jest projekt Rozwój sektora żeglugi śródlądowej, którego główną intencją jest rozwój żeglugi śródlądowej jako integralnej gałęzi zrównoważonego multimodalnego systemu transportowego w celu wzrostu udziału żeglugi śródlądowej w przewozach ładunków w Polsce oraz społeczny i gospodarczy rozwój miejscowości i regionów leżących nad drogami wodnymi o istotnym znaczeniu transportowym. W tym kontekście należy podkreślić, że zakres KPŻ2030 dotyczy inwestycji na wykorzystywanych transportowo odcinkach ODW i Drodze Wodnej Dolnej Wisły” (s. 11 KPŻ-2030) oraz „W Porozumieniu AGN ujęto również dwanaście portów śródlądowych i morskich o międzynarodowym znaczeniu zlokalizowanych w dziesięciu polskich miastach, są to: Świnoujście, Szczecin, Kostrzyn, Wrocław, Kędzierzyn-Koźle, Gliwice, Gdańsk, Bydgoszcz, Warszawa, Elbląg. ODW i DWDW łączą z zapleczem lądowym porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, tj. port morski Gdańsk i zespół portów morskich Szczecin-Świnoujście. Jednak zarówno ODW, jak i DWDW nie przyczyniają się obecnie do poprawy konkurencyjności portów w sposób odpowiadający	wyjaśniona	Odra na południe od Szczecina na odcinku 100 km jest ujęta w sieci bazowej TEN-T (korytarz Morze Północne– Bałtyk).

					swojemu potencjałowi transportowemu” (s. 19 KPŻ-2030). Skoro rzeka Odra na południe od Szczecina nie stanowi części Transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), to argumentacja nawiązująca do jej znaczenia w ramach Transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) nie może stanowić racjonalnego uzasadnienia dla proponowanych inwestycji.		
12	Deutscher Naturschutzring z siedzibą w Berlinie	Dokument wykonany na zlecenie Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej pt. „Analiza sektora transportu wodnego śródlądowego w zakresie wynikającym z modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Drogi Wodnej rzeki Wisły”	Przeprowadzona analiza ekonomiczna dowodzi, iż realizacja projektu jest niekorzystna z punktu widzenia społeczeństwa (zob. dokument wykonany na zlecenie Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej pt. „Analiza sektora transportu wodnego śródlądowego w zakresie wynikającym z modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Drogi Wodnej rzeki Wisły”.	Brak realizacji projektu KPŻ2030.	Z dokumentu pt. pt. „Analiza sektora transportu wodnego śródlądowego w zakresie wynikającym z modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Drogi Wodnej rzeki Wisły” wynika, że: „Z analizy kosztów i korzyści wykonanej na potrzeby niniejszego opracowania, wynika iż w ramach ODW i DWW wstępnie rekomenduje się do realizacji wariant W1, pomimo faktu, iż w obu analizach przeprowadzona analiza ekonomiczna dowodzi, iż realizacja projektu jest niekorzystna z punktu widzenia społeczeństwa. Przeniesienie transportu ładunków towarowych z dróg i kolei do transportu wodnego śródlądowego doprowadzi do uzyskania wzrostu kosztów ekonomicznych dla społeczeństwa” (s. 82).	nieuwzględniona	Uwaga dotyczy dokumentu pn. <i>Analiza transportowa sektora transportu wodnego</i> a nie projektu KPŻ2030 czy SOOŚ. Dokument pn. <i>Analiza transportowa sektora transportu wodnego</i> dotyczy <u>innego zakresu inwestycji</u> niż wskazany w projekcie KPŻ2030. Należy podkreślić, że przedmiotowa analiza jest opracowaniem technicznym i wyraża ekspercką opinię Wykonawcy, a jej wyniki nie są jedynym źródłem, w oparciu o które podejmowane są konkretne decyzje i kształtowana jest polityka rozwoju sektora żeglugi śródlądowej.
13	Deutscher Naturschutzring z siedzibą w Berlinie	3.3. Wnioski z diagnozy sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej, z uwzględnieniem obszarów funkcjonalnych, w tym miejskich obszarów funkcjonalnych	Realizacja projektu nie będzie służyła ochronie przeciwpowodziowej.	Brak realizacji projektu KPŻ2030.	W KPŻ-2030 podkreślono, że: „Oprócz roli w polityce transportowej infrastruktura ODW pełni również znaczenie wypełniające cele gospodarki wodnej, związane z ochroną przeciwpowodziową. Głębokości tranzytowe odpowiednie dla prowadzenia efektywnego transportu wodnego (1,8 m) są również niezbędne do prowadzenia akcji lodołamania” oraz „Akcje te są niezbędne do przeciwdziałania powodziom zatorowym. Jest to szczególnie istotne dla uregulowanych odcinków ODW (odcinek Odry granicznej). Obszar ten – 200 km doliny Odry granicznej – zamieszkuje ok. 700 tys. osób, po obu stronach granicy polsko-niemieckiej. Na negatywne skutki szczególnie narażony jest obszar od Frankfurtu-Słubic aż do Cedyni (niem. Oderbruch), a także Górzycy, Kostrzyn nad Odrą, Gozdowice, Cedynia, Bielinek, Piasek, Widuchowa, Gryfino, Szczecin po polskiej stronie oraz Eisenhüttenstadt, Frankfurt nad Odrą, Letschin, Wriezen, Bad-Freienwalde i Schwedt po stronie niemieckiej” (s. 37 KPŻ-2030). Rzeczywistym celem jest jednak przebudowa dla celów intensyfikacji żeglugi śródlądowej.	wyjaśniona	Uwaga ma charakter polemiczny. Rewitalizacja inwestycji wskazanych w zakresie projektu KPŻ2030 przyczyni się m.in. do poprawy poziomu ochrony przeciwpowodziowej poprzez stworzenie warunków do prowadzenia zimowych akcji lodołamania. Ponadto realizacja programu przyczyni się do wypełnienia umowy między Rządem RP a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o wspólnej poprawie sytuacji na drogach wodnych na pograniczu polsko-niemieckim (ochrona przeciwpowodziowa, warunki przepływu i żeglugi), której celem jest zapewnienie ochrony przeciwpowodziowej poprzez likwidację miejsc limitujących żeglugę na Odrze granicznej dla potrzeb prowadzenia akcji lodołamania.
14	Deutscher Naturschutzring z siedzibą w Berlinie	2.2. Zgodność z dokumentami Unii Europejskiej oraz międzynarodowymi	Realizacja projektu nie doprowadzi do powstania na Odrze ruchu statków, który mógłby mieć istotne znaczenie dla żeglugi śródlądowej.	Brak realizacji projektu KPŻ2030.	Realizacja projektu nie doprowadzi do powstania na Odrze ruchu statków, który mógłby mieć istotne znaczenie dla żeglugi śródlądowej, ponieważ w Republice Federalnej Niemiec Odra klasyfikowana jest jako poboczny fragment dróg śródlądowych.	nieuwzględniona	Projekt KPŻ2030 dotyczy polskiego sektora żeglugi śródlądowej. Jest to projekt polskiego programu rządowego i nie obejmuje sektora żeglugi Republiki Federalnej Niemiec. Analizy wykazały wzrost ruchu statków żeglugi śródlądowej na polskich śródlądowych drogach wodnych.
15	Stowarzyszenie Ekologiczne EKO-UNIA	4. Cel główny i zakres interwencji	Z punktu widzenie transportowego, gospodarczego i klimatycznego spóźniacie się Państwo o 100 lat... żegluga jest 2-3 razy bardziej emisyjna od transportu kolejowego wg danych Komisji Europejskiej. Żegluga jest			komentarz przyjęty (zgłoszony podczas spotkania konsultacyjnego)	

			niepewna - powódź lub susza wyklucza transport np Odrą- i tak kontenery Pana Ministra pojedą koleją lub samochodami... Gospodarczo jest absurdalne budowanie konkurencji z budżetu Państwa dla PKP , które też jest państwowe i niedociążone transportowo...				
16	Stowarzyszenie Ekologiczne EKO-UNIA	2.3. Zgodność z krajowymi dokumentami strategicznymi 3.1. Śródlądowe drogi wodne w Polsce	Rzeka Odra na południe od Szczecina nie stanowi części Transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Argumentacja nawiązująca do jej znaczenia w ramach Transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) pozostaje zatem całkowicie chybiona.	Brak realizacji projektu KPŻ2030.	W Krajowym Programie Żeglugowym do roku 2030 (dalej jako: „KPŻ-2030”) wskazano, że „Ponadto jednym z projektów strategicznych służących realizacji celów SOR jest projekt Rozwój sektora żeglugi śródlądowej, którego główną intencją jest rozwój żeglugi śródlądowej jako integralnej gałęzi zrównoważonego multimodalnego systemu transportowego w celu wzrostu udziału żeglugi śródlądowej w przewozach ładunków w Polsce oraz społeczny i gospodarczy rozwój miejscowości i regionów leżących nad drogami wodnymi o istotnym znaczeniu transportowym. W tym kontekście należy podkreślić, że zakres KPŻ2030 dotyczy inwestycji na wykorzystywanych transportowo odcinkach ODW i Drodze Wodnej Dolnej Wisły” (s. 11 KPŻ-2030) oraz „W Porozumieniu AGN ujęto również dwanaście portów śródlądowych i morskich o międzynarodowym znaczeniu zlokalizowanych w dziesięciu polskich miastach, są to: Świnoujście, Szczecin, Kostrzyn, Wrocław, Kędzierzyn-Koźle, Gliwice, Gdańsk, Bydgoszcz, Warszawa, Elbląg. ODW i DWDW łączą z zapleczem lądowym porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, tj. port morski Gdańsk i zespół portów morskich Szczecin-Świnoujście. Jednak zarówno ODW, jak i DWDW nie przyczyniają się obecnie do poprawy konkurencyjności portów w sposób odpowiadający swojemu potencjałowi transportowemu” (s. 19 KPŻ-2030). Skoro rzeka Odra na południe od Szczecina nie stanowi części Transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), to argumentacja nawiązująca do jej znaczenia w ramach Transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) nie może stanowić racjonalnego uzasadnienia dla proponowanych inwestycji.	wyjaśniona	Odra na południe od Szczecina na odcinku 100 km jest ujęta w sieci bazowej TEN-T (korytarz Morze Północne– Bałtyk).
17	Stowarzyszenie Ekologiczne EKO-UNIA	Dokument wykonany na zlecenie Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej pt. „Analiza sektora transportu wodnego śródlądowego w zakresie wynikającym z modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Drogi Wodnej rzeki Wisły	Przeprowadzona analiza ekonomiczna dowodzi, iż realizacja projektu jest niekorzystna z punktu widzenia społeczeństwa (zob. dokument wykonany na zlecenie Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej pt. „Analiza sektora transportu wodnego śródlądowego w zakresie wynikającym z modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Drogi Wodnej rzeki Wisły”.	Brak realizacji projektu KPŻ2030.	Z dokumentu pt. pt. „Analiza sektora transportu wodnego śródlądowego w zakresie wynikającym z modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Drogi Wodnej rzeki Wisły” wynika, że: „Z analizy kosztów i korzyści wykonanej na potrzeby niniejszego opracowania, wynika iż w ramach ODW i DWW wstępnie rekomenduje się do realizacji wariant W1, pomimo faktu, iż w obu analizach przeprowadzona analiza ekonomiczna dowodzi, iż realizacja projektu jest niekorzystna z punktu widzenia społeczeństwa. Przeniesienie transportu ładunków towarowych z dróg i kolei do transportu wodnego śródlądowego doprowadzi do uzyskania wzrostu kosztów ekonomicznych dla społeczeństwa” (s. 82).	nieuwzględniona	Uwaga dotyczy dokumentu pn. <i>Analiza transportowa sektora transportu wodnego</i> a nie projektu KPŻ2030 czy SOOŚ. Dokument pn. <i>Analiza transportowa sektora transportu wodnego</i> dotyczy <u>innego zakresu inwestycji</u> niż wskazany w KPŻ2030. Należy podkreślić, że przedmiotowa analiza jest opracowaniem technicznym i wyraża ekspercką opinię Wykonawcy, a jej wyniki nie są jedynym źródłem, w oparciu o które podejmowane są konkretne decyzje i kształtowana jest polityka rozwoju sektora żeglugi śródlądowej.
18	Stowarzyszenie Ekologiczne EKO-UNIA	3.3. Wnioski z diagnozy sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej, z uwzględnieniem obszarów funkcjonalnych, w tym miejskich obszarów funkcjonalnych	Realizacja projektu nie będzie służyła ochronie przeciwpowodziowej.	Brak realizacji projektu KPŻ2030.	W KPŻ-2030 podkreślono, że: „Oprócz roli w polityce transportowej infrastruktura ODW pełni również znaczenie wypełniające cele gospodarki wodnej, związane z ochroną przeciwpowodziową. Głębokości tranzytowe odpowiednie dla prowadzenia efektywnego transportu wodnego (1,8 m) są również niezbędne do prowadzenia akcji lodołamania” oraz „Akcje te są niezbędne do przeciwdziałania powodziom zatorowym. Jest to szczególnie istotne dla uregulowanych odcinków ODW (odcinek Odry granicznej). Obszar ten – 200 km doliny Odry granicznej – zamieszkuje ok. 700 tys. osób, po obu stronach granicy polsko-niemieckiej. Na negatywne skutki szczególnie narażony jest obszar od Frankfurtu-Słubic aż do	wyjaśniona	Uwaga ma charakter polemiczny. Rewitalizacja inwestycji wskazanych w zakresie KPŻ2030 przyczyni się m.in. do poprawy poziomu ochrony przeciwpowodziowej poprzez stworzenie warunków do prowadzenia zimowych akcji lodołamania. Ponadto realizacja programu przyczyni się do wypełnienia umowy między Rządem

					Cedyni (niem. Oderbruch), a także Górzycy, Kostrzyn nad Odrą, Gozdowice, Cedynia, Bielinek, Piasek, Widuchowa, Gryfino, Szczecin po polskiej stronie oraz Eisenhüttenstadt, Frankfurt nad Odrą, Letschin, Wriezen, Bad-Freienwalde i Schwedt po stronie niemieckiej” (s. 37 KPŻ-2030). Rzeczywistym celem jest jednak przebudowa dla celów intensyfikacji żeglugi śródlądowej.		RP a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o wspólnej poprawie sytuacji na drogach wodnych na pograniczu polsko-niemieckim (ochrona przeciwpowodziowa, warunki przepływu i żeglugi), której celem jest zapewnienie ochrony przeciwpowodziowej poprzez likwidację miejsc limitujących żeglugę na Odrze granicznej dla potrzeb prowadzenia akcji lodołamania.
19	Stowarzyszenie Ekologiczne EKO-UNIA	2.2. Zgodność z dokumentami Unii Europejskiej oraz międzynarodowymi	Realizacja projektu nie doprowadzi do powstania na Odrze ruchu statków, który mógłby mieć istotne znaczenie dla żeglugi śródlądowej.	Brak realizacji projektu KPŻ2030.	Realizacja projektu nie doprowadzi do powstania na Odrze ruchu statków, który mógłby mieć istotne znaczenie dla żeglugi śródlądowej, ponieważ w Republice Federalnej Niemiec Odra klasyfikowana jest jako poboczny fragment dróg śródlądowych.	nieuwzględniona	KPŻ2030 dotyczy polskiego sektora żeglugi śródlądowej. Jest to projekt polskiego programu rządowego i nie obejmuje sektora żeglugi Republiki Federalnej Niemiec. Analizy wykazały wzrost ruchu statków żeglugi śródlądowej na polskich śródlądowych drogach wodnych.
20	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	3.1. Śródlądowe drogi wodne w Polsce Mapa nr 1	Mapa 1. Stan dróg wodnych śródlądowych w Polsce z podziałem na klasy żeglowności 2020 r.	mapa przedstawia niekatulany wykaz klasyfikowanych dróg wodnych	Uwzględnić zmiany wynikające z rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 października 2020 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych.	uwzględniona	
21	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	3. Diagnoza społeczno-gospodarcza	Diagnoza nie uwzględnia obszaru oddziaływania MDW E70. Wyniki diagnozy wskazują, że zakresem interwencji o charakterze infrastrukturalnym (likwidacja „wąskich gardeł”) powinny zostać objęte odcinki dróg wodnych wykorzystywane do regularnego przewozu ładunków. Tym samym wnioski z diagnozy dotyczą jedynie obszaru oddziaływania ODW i DWDW.	Dokument w sposób niewystarczający wskazuje na problematykę związaną z MDW E70, szczególnie na odcinku Wisła-Odra	Należy uzupełnić również w zakresie MDW E70, w tym na połączeniu Odra – Wisła. Niezaplanowane zostały żadne działania inwestycyjne związane z likwidowaniem „wąskich gardeł”, które w perspektywie do roku 2030 będą realizowane lub wymuszą konieczność podejmowania w tym zakresie działań np. remonty śluz, ostróg, pogłębienie, oczyszczanie i bagrowanie szlaku wodnego.	wyjaśniona	Diagnoza społeczno-gospodarcza dotyczy ODW i Wisły na odcinku od Torunia do Portu Gdańsk. Dokument uwzględnia rozwój MDW E70.
22	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	4.1. Cel główny i logika interwencji,	Zapewnienie DWN na wykorzystywanych transportowo odcinkach śródlądowych drogach wodnych objętych zakresem Programu (E40, E30) definiowane jest jako: – utrzymanie głębokości tranzytowej na poziomie 1,8 m na ODW (Gliwice-Ognica) i na Dolnej Wiśle na odcinku od Torunia do Martwej Wisły – umożliwiającej prowadzenie żeglugi do 80% dni w roku, – utrzymanie głębokości tranzytowej na poziomie 2,5 m na ODW (Ognica-Szczecin) i na Martwej Wiśle,	W jaki sposób dokument wypełni założony cel, którym jest przywrócenie / zapewnienie DWN po realizacji KPŻ 2030, jeżeli lista inwestycji na DWW jest na liście rezerwowej nie ma zapewnionych środków na ich realizację. Należy uzupełnić o zapis dot. połączenia wodnego Odra – Wisła.	Należy uwzględnić inwestycje rezerwowe na liście podstawowej. Brak odniesienia do pozostałych dróg wodnych. Wnioskuje się aby uwzględnić w projekcie dokumentu priorytet, działanie dot. poprawy warunków żeglugowych na pozostałych drogach wodnych umożliwiających w krótkiej perspektywie czasowej żeglugę, w tym likwidację tzw. „wąskich gardeł”. Ponadto zakres ten powinien obejmować również w prospektywnie najbliższych 10 lat również potrzebę: 1. rewitalizacji szlaku żeglownego Kanału Bydgoskiego i Noteci dolnej skanalizowanej (od km 14,8 do km 176,2) do parametrów drogi wodnej II klasy (pogłębienie i oczyszczenie szlaku z na skutek zarastania szlaku i odkładania rumowiska); 2. modernizacji budowli hydrotechnicznych na drodze wodnej Kanału Bydgoskiego i Noteci dolnej skanalizowanej, od km 38,9 do km 176,2; 3. odbudowę budowli regulacyjnych i roboty regulacyjne na Warcie od km 0,0 (m. Kostrzyn n/Odrą) do km 68,2 (m. Santok) i na Noteci dolnej swobodnie płynącej (od km 176,2 do km 226,1) dla przywrócenia parametrów II klasy drogi wodnej (uszkodzone ostrogi); 4. poprawę warunków nawigacyjnych na rzece Nogat tj. przebudowa mostu drogowego w Kępach (zwiększenie prześwitu (obecnie 3,8 m docelowo 5,25 m); 5. modernizację śluz żeglugowych na drodze wodnej Nogatu i Szarpawy; Ponadto uwzględnienie w projekcie KPŻ 2030 działań dot. poprawy warunków nawigacyjnych na innych drogach wodnych, na których zaangażowanie m.in. PGW WP jest widoczne tj. modernizacja i budowa szlaków wodnych Wielkich Jezior	wyjaśniona	Diagnoza społeczno-gospodarcza dotyczy ODW i Wisły na odcinku od Torunia do Portu Gdańsk. Dokument uwzględnia rozwój MDW E70. Inwestycje o charakterze uzupełniającym nie posiadają dedykowanych źródeł finansowania. Jednym z działań określonych w KPŻ2030 jest zapewnienie finansowania dla działań w nim określonych. Podstawą do podziału listy projektów na priorytetowe i uzupełniające jest, podział alokacji na transport wodny śródlądowy w ramach Celu Polityki 3. z Programu Fundusze Europejskie Na Klimat, Infrastrukturę i Środowisko 2021-2027.

					Mazurskich, przebudowa szlaku wodnego Pisa-Narew, modernizacja Kanału Elbląskiego, itp.		
23	Marszałkowski Województwa Pomorskiego	Załącznik nr 1. Indykatywna lista projektów inwestycyjnych do realizacji w ramach Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030	Indykatywna lista inwestycji nie powinna zawierać kategorii inwestycji określonej statusem „rezerwowa”. Brak odniesienia do pozostałych dróg wodnych, w tym połączenia Odra – Wisła.	Program powinien uwzględniać wszystkie inwestycje żeglugowe, konieczne do osiągnięcia celów KPŻ 2030. Dokument w sposób niewystarczający wskazuje na problematykę związaną z MDW E70, szczególnie na odcinku Wisła-Odra.	Należy uzupełnić również w zakresie MDW E70, w tym na połączeniu Odra – Wisła. Niezaplanowane zostały żadne działania inwestycyjne związane z likwidowaniem „wąskich gardeł”, które w perspektywie do roku 2030 będą realizowane lub wymuszą konieczność podejmowania w tym zakresie działań np. remonty śluz, ostróg, pogłębienie, oczyszczanie i bagrowanie szlaku wodnego	niewuzględniona	Lista podstawowa obejmuje projekty mające zapewnione źródło finansowania ze środków Unii Europejskich w perspektywie 2021-2027. Jednym z działań wskazanych w KPŻ2030 będzie poszukiwanie źródeł finansowania dla pozostałych inwestycji.
24	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	Załącznik nr 1. Indykatywna lista projektów inwestycyjnych do realizacji w ramach Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030	Szanowni Państwo, w Załączniku nr 1. Indykatywna lista projektów inwestycyjnych do realizacji w ramach Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030 znajdują się pozycje 6, 7, 8 „Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle” (kategoria inwestycji rezerwowa). Proszę o informację, jakie prace są zaplanowane w ramach tych inwestycji? Bez takich danych nie ma możliwości odniesienia się do podanych w dokumentacji tez, np. stwierdzenia, iż „na etapie użytkowania obiektów nie stwierdzono negatywnego wpływu na krajobraz” (KPŻ2030) czy odnośnie podpunktu 4.2.1.2. Osiągnięcie Dobrych Warunków Nawigacyjnych na Drodze Wodnej Dolnej Wisły – „Z uwagi na charakter planowanych przedsięwzięć, ich zakres i skalę, nie będzie to związane z oddziaływaniem na przedmioty ochrony i integralność obszarów Natura 2000 (Projekt prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030). Należy tu dodać, że w Opisie przedmiotu zamówienia do postępowania „Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km718 – 933. Dokumentacja projektowa” czytamy, iż jednym z zadań postawionych przed wykonawcą jest „Przedstawienie harmonogramu budowy 200			wyjaśniona (uwaga zgłoszona podczas spotkania konsultacyjnego)	<p>Zakres prognozy oddziaływania na środowisko dotyczy całości projektowanego dokumentu i dotyczy wyłącznie perspektywy strategicznej. Natomiast szczegółowe oceny oddziaływania poszczególnych przedsięwzięć, dla wskazanych inwestycji związanych z obszarem dorzeczy Wisły, będą prowadzone na etapie indywidualnej oceny oddziaływania na środowisko. W prognozie wskazano możliwe potencjalne oddziaływania, czyli takie które mogą wystąpić na skutek realizacji tych przedsięwzięć. Te oddziaływania zostaną natomiast szczegółowo przeanalizowane na etapie indywidualnego postępowania dla tych przedsięwzięć.</p> <p>Analizując potencjalny wpływ wskazanych przedsięwzięć, w tym na krajobraz jak i na przedmioty ochrony obszarów Natura 2000, należy zwrócić uwagę przede wszystkim na zakres planowanych przedsięwzięć. W prognozie ocenie podlegały, wyłącznie odbudowy istniejącej już zabudowy regulacyjnej w tych trzech zakresach kilometrażu. Wskazany brak oddziaływań, wynika właśnie z faktu, że są to istniejące obiekty poddawane odbudowie. Szczegółowo zakres i skala wskazanych przedsięwzięć będzie przedmiotem indywidualnej oceny oddziaływania na środowisko, wykonywanej w ramach wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p>

			ostróg”. Budowa 200 ostróg miałyby oczywiście potencjalnie wpływ zarówno na krajobraz, jak i przedmioty ochrony obszarów Natura 2000.				
25	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	4.2.3.1. Polskie odcinki dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym	Dotyczy fragmentu: 4.2.3.1. Polskie odcinki dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym – E30, E40 i E70 i inne, gdzie droga wodna E40 jest opisana jako droga wodna o charakterze międzynarodowym	Usunięcie drogi wodnej E40	W dzisiejszej sytuacji – wojny w Ukrainie – droga wodna E40 nie może spełniać roli drogi międzynarodowej łączącej Polskę przez Białoruś z Ukrainą. Budowa drogi wodnej łączącej Polskę z Białorusią jest niemożliwa w kontekście aktualnej sytuacji geopolitycznej. Ponadto strona ukraińska wypowiedziała umowę z Białorusią o żegludze na wodach wewnętrznych (w tym w sprawie drogi wodnej E40) – https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-denonsatsiiu-uhody-mizh-kabinetom-ministriv-ukrainy-i-uriadom-respubliky-t290722	niewzględniona	Zakres inwestycji KPŻ2030 odnosi się do MDW E-40 na odcinku Port Morski Gdańsk-Toruń i obejmuje działania na rzecz poprawy warunków żeglugowych na 261 km odcinku Wisły od Torunia do Portu Morskiego Gdańsk.
26	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	Oddziaływanie w przypadku braku realizacji Programu	Dotyczy fragmentu: W przypadku klimatu i powietrza, brak realizacji działań zaplanowanych w ramach Programu przełoży się na utratę korzyści związanych ze zmniejszeniem emisji oraz adaptacją do zmian klimatu.	Wykreślić przedmiotowy fragment.	Priorytetem powinno być przeciwdziałanie zmianom klimatu, do czego przyczynia się ochrona naturalnych ekosystemów mokradłowych, a nie ich osuszanie, regulowanie, kanalizowanie. Wdrożony powinien być program renaturalizacji mokradeł oraz inne działania wynikające z unijnej Strategii na rzecz różnorodności biologicznej (w tym przywrócenie ciągłości 25 tys. km rzek i innych cieków wodnych). Torfowiska i inne tereny zielone wychwytyują CO2 i gromadzą znaczne ilości węgla, podczas gdy osady z dna zbiorników zaporowych są emitentami metanu – gazu cieplarnianego znacznie bardziej agresywnego od CO2. W związku z powyższym teza “W przypadku klimatu i powietrza, brak realizacji działań zaplanowanych w ramach Programu przełoży się na utratę korzyści związanych ze zmniejszeniem emisji oraz adaptacją do zmian klimatu.” Mija się z wiedzą naukową.	częściowo uwzględniona	Przereadowano wskazane zdanie.
27	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	Wpływ realizacji na poszczególne komponenty środowiska	Dotyczy fragmentu: Działania w zakresie modernizacji floty i infrastruktury, wdrażania rozwiązań cyfrowych są działaniami adaptacyjnymi do zmian klimatu, szczególnie w odniesieniu do ograniczania skutków powodzi zatorowych.	Wykreślić przedmiotowy fragment.	Priorytetem powinno być przeciwdziałanie zmianom klimatu, a działania adaptacyjne powinny być stosowane w dalszej, ostatniej kolejności. Tok myślowy dopuszczający działania sprzyjające zmianom klimatu (niszczenie naturalnych ekosystemów mokradłowych), by potem uzasadniać realizację inwestycji adaptacją jest co najmniej nielogiczny. Powodziom zatorowym można zapobiegać NIE budując zbiorników retencyjnych, które spowalniają prędkość przepływu wody i blokują swobodny spływ lodu na stopniach wodnych.	częściowo uwzględniona	Przereadowano wskazane zdanie.
28	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	4.4.3.1. Droga wodna a zmiany klimatu	Dotyczy fragmentu: Jednym z najważniejszych zadań jest optymalizacja istniejących statków pod kątem przystosowania do pracy przy niskich stanach wód.	W ślad za tym działaniem powinna iść rezygnacja z podnoszenia klasy żeglownej dróg wodnych.	Jest to co do zasady korzystny kierunek, aby flotę dostosowywać do warunków nawigacyjnych na rzekach, ale nie regulować – nieakceptowalnym kosztem społecznym i środowiskowym – rzek do potrzeb niedostosowanej floty.	wyjaśniona	Celem KPŻ2030 jest rewitalizacja istniejącej infrastruktury. Proponowane działania mają na celu osiągnięcie parametrów eksploatacyjnych zwiększających dostępność transportową istniejącej infrastruktury.
29	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	1. Założenia Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030	Zakres wskazanych inwestycji ograniczony jest do projektów realizowanych na infrastrukturze liniowej i na istniejących obiektach hydrotechnicznych bez powodowania dodatkowych kosztów społecznych w zakresie pozyskania terenów pod planowane inwestycje. Dokument został opracowany dla potrzeb możliwości współfinansowania ze środków UE rozwoju transportu wodnego śródlądowego w perspektywie 2021–2027.	Wnioskujemy o uzupełnienie brakujących informacji w zakresie wszystkich kosztów społecznych związanych z realizacją międzynarodowych dróg wodnych w Polsce.	Koncepcja dokumentu Krajowego Programu Żeglugowego jest niejasna co do perspektywy czasowej (formalnie założonej do 2030r.) i nadrzędnego celu strategicznego (formalnie 3 określone cele). W związku z tym, że przenikają się podejścia krótkoterminowe (zakładające realizację inwestycji z Listy indykatywnej), z długoterminowymi jakimi są docelowe realizacje dróg wodnych Odry i Wisły w pełnym zakresie inwestycyjnym, konieczne jest w tym miejscu zwrócenie uwagi idące za tym błędy metodyczne co do samego projektu KPŻ2030 i OOS. W KPŻ2030 założone są cele związane z realizacją dróg wodnych Odry i Wisły, podczas gdy nie zostały dotąd opracowane Programy Rozwoju Dróg Wodnych dla tych rzek, ani nie poddano ich SOOS. Tymczasem KPŻ wychodzi przed szereg czyniąc podstawy ich dalszej realizacji. Skoro program jest de facto pierwszym etapem realizacji Programów Rozwoju Dróg Wodnych Odry i Wisły, powinien identyfikować, analizować i oceniać w procesie OOS oddziaływania skumulowane, bezpośrednie i pośrednie, itd., w tym wpływ na cele ochrony obszarów Natura 2000, spójność sieci Natura 2000, cele środowiskowe dla jcwp zgodnie z Ramową Dyrektywą Wodną oraz oddziaływania transgraniczne (także z Białorusią w przypadku E40). Nieprawidłowe jest pominięcie	wyjaśniona	KPŻ2030 jest dokumentem kierunkowym dla rozwoju sektora żeglugi śródlądowej jako integralnej gałęzi zrównoważonego multimodalnego systemu transportowego w Polsce. Przygotowywany jest w celu wzrostu udziału żeglugi śródlądowej w przewozach towarów oraz społecznego i gospodarczego rozwój miejscowości i regionów leżących nad drogami wodnymi o istotnym znaczeniu transportowym. W ramach programu nie planuje się połączenia polskich dróg wodnych z Rosją i Białorusią. Natomiast programy rozwoju śródlądowych dróg wodnych

					<p>tych aspektów i dzielenie Planów na krótkoterminowe etapy. Jaskrawym przykładem takiego pominięcia, że przemilczenie faktu, że jednak powodowane będą dodatkowe koszty społeczne w zakresie pozyskania terenów pod planowane inwestycje, choćby na przebiegu planowanego nowego kanału żeglugowego z Dębina do Brześcia na trasie E40. Warto też dodać wnioski z opracowania “Analiza sektora transportu wodnego śródlądowego w zakresie wynikającym z modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej i Drogi Wodnej Rzeki Wisły” wykonanego na zlecenie MGWiŻŚ: “Z analizy kosztów i korzyści wykonanej na potrzeby niniejszego opracowania, wynika iż w ramach ODW i DWW wstępnie rekomenduje się do realizacji wariant W1, pomimo faktu, iż w obu analizach przeprowadzona analiza ekonomiczna dowodzi, iż realizacja projektu jest niekorzystna z punktu widzenia społeczeństwa. Przeniesienie transportu ładunków towarowych z dróg i kolei do transportu wodnego śródlądowego doprowadzi do uzyskania wzrostu kosztów ekonomicznych dla społeczeństwa. Wzrost ten będzie na tyle znaczący, że przewyższy potencjalnie korzyści ekonomiczne tj. oszczędności z tytułu redukcji niekorzystnych skutków transportu dla środowiska (tj. zmniejszenia hałasu i zmian klimatu), zmniejszenia kosztów wypadków i zmniejszenia kongestii. W sytuacji, gdy niewiadomym jest kwestia potencjalnego dofinansowania unijnego korzystniejszym jest zrealizować projekt, który jest efektywny finansowo.”</p> <p>Ponadto, nadzieja na możliwość finansowania rozwoju dróg wodnych w Polsce wydaje się całkowicie złudna, gdyż KE w swoich ostatnich propozycjach rewizji sieci TEN-T nie zawarła ODW ani DWW oraz wycofała się ze wsparcia korytarzy transportowych do Rosji i Białorusi (a droga wodna E40 właśnie prowadzi do Białorusi).</p>		<p>spełniające przesłanki ustawowe będą poddane ocenom oddziaływania na środowisko, które uwzględnią wszystkie skumulowane koszty i korzyści wynikające z realizacji inwestycji w nich ujęty. Zakres inwestycji na drogach wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym będzie obejmował inwestycje konieczne do wzmocnienia integracji portów morskich z zapleczem lądowym i utrzymania możliwości prowadzenia transportu na istniejących odcinkach dróg wodnych. =</p> <p>Przygotowanie przedmiotowych dokumentów wynika z logiki funkcjonowania programów w ramach polityki rozwoju kraju. Dokumenty nadrzędne, w których została określona polityka transportowa kraju (w tym sektora żeglugi śródlądowej) to <i>Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)</i> oraz <i>Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku</i>.</p> <p>Należy również podkreślić, że dokument pn. <i>Analiza transportowa sektora transportu wodnego</i> dotyczy innego zakresu inwestycji niż wskazany w KPŻ2030. Przedmiotowa analiza jest opracowaniem technicznym i wyraża ekspercką opinię Wykonawcy, a jej wyniki nie są jedynym źródłem, w oparciu o które podejmowane są konkretne decyzje i kształtowana jest polityka rozwoju sektora żeglugi śródlądowej.</p>
30	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	1. Założenia Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030	Osobnymi rodzajami dokumentów są programy rozwoju śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym, o których mowa w art. 42a ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz.U. z 2001 r. 5, poz. 43, z późn. zm.), które opracowuje minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej.	Wnioskujemy o podanie klarownej informacji, że Porozumienie AGN nie jest zobowiązaniem, które Polska musi wykonać.	Jest to dokument prezentujący intencje polityczne sygnatariuszy. Aktualny zapis w dokumencie sugeruje, że jest to zobowiązanie, któremu Polska musi sprostać. Polska może też, zgodnie z zapisami Porozumienia, wycofać się z niego. Ponadto Polska przed ratyfikacją Porozumienia AGN nie przeprowadziła w tym zakresie SOOŚ, ani żadnych konsultacji społecznych, a mowa w nim jest o ogromnych hydrotechnicznych inwestycjach liniowych o olbrzymim oddziaływaniu na środowisko społeczne, naturalne jak i fundusze publiczne.	nieuwzględniona	Rozdział oddaje treść zapisów <i>Porozumienia AGN</i> , które zostało przyjęte na podstawie art. 89 <i>Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej</i> w drodze ustawy przyjętej jednomyślnie przez Sejm RP (bez głosów sprzeciwu).

			<p>śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, tzw. klasy „E”, odpowiadających co najmniej IV klasie żeglowności.</p> <p>Decyzja o przystosowaniu polskich odcinków dróg wodnych E30, E40 i E70, uwzględnionych w AGN, do wszystkich kryteriów operacyjnych i technicznych wymaga przeprowadzenia inwestycji polegających na modernizacji i budowie nowej infrastruktury hydrotechnicznej oraz budowy brakujących śródlądowych połączeń wodnych w rozumieniu AGN, takich jak polski odcinek połączenia Dunaj-Odra-Łąba (E30) czy połączenia Warszawa-Brześć (E40).</p>				
31	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	2.2. Zgodność z dokumentami Unii Europejskiej oraz międzynarodowymi	Europejskie Porozumienie w Sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym (AGN)	jw	jw	niewuwzględniona	Rozdział oddaje treść zapisów <i>Porozumienia AGN</i> , które zostało przyjęte na podstawie art. 89 <i>Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej</i> w drodze ustawy przyjętej jednomyślnie przez Sejm RP (bez głosów sprzeciwu).
32	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	2.2. Zgodność z dokumentami Unii Europejskiej oraz międzynarodowymi	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej	Wykreślić przedmiotowy fragment.	W ostatnich propozycjach Komisji Europejskiej w spr. Rewizji sieci TEN-T nie zostały dodane żadne drogi wodne, nie ma tam ani Odrzańskiej Drogi Wodnej (za wyjątkiem fragmentu ujściowego) ani Drogi Wodnej Wisły. Dodatkowo Unia Europejska stanowczo wycofała się ze wsparcia inwestycji transportowych łączących z Rosją i Białorusią (a droga wodna E40 właśnie tam prowadzi), na korzyść wsparcia połączeń z Ukrainą i Mołdawią.	niewuwzględniona	Trwający obecnie proces rewizji sieci TEN-T nie został zakończony. Obecnie nie planuje się również połączenia z Rosją i Białorusią.
33	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	2.4. Inne dokumenty planistyczne	Plan Przeciwdziałania Skutkom Suszy . Plany zarządzania ryzykiem powodziowym	Wnioskujemy o doprecyzowanie, że dokumenty te – co do zasady – nie dotyczą żeglugi śródlądowej.	Błędem było wpisywanie do tych programów inwestycji służących de facto żegludze, a w praktyce pogłębiających problemy suszy i powodzi.	uwzględniona	
34	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	3. Diagnoza społeczno-gospodarcza	Analizując tereny leżące w zakresie oddziaływania KPŻ2030 pod względem udziału obszarów prawnie chronionych w powierzchni ogółem wskazać należy na średnią wartość tego wskaźnika na poziomie 22,2% przy 32,3% udziału takich terenów w powierzchni kraju. Atrakcyjność badanych terenów potwierdzają wskaźniki dotyczące turystyki (...)	Należy uzupełnić w dokumencie skalę oddziaływań skumulowanych związanych z realizacją dróg wodnych E30, E40 i E70.	Sama tylko droga wodna E40 będzie bezpośrednio oddziaływać na co najmniej 6 Specjalnych Obszarów Ochrony Ptaków, 8 Obszarów Specjalnej Ochrony Siedlisk i 13 rezerwatów przyrody. Sama prognoza już identyfikuje skumulowany wpływ samych tylko 3 inwestycji z Listy indykatywnej na Nadwiślański Park Krajobrazowy, Chełmiński Park Krajobrazowy, Dolina Dolnej Wisły (PLB040003), Solecka Dolina Wisły (PLH040003), Dolina Dolnej Wisły (PLB040003), Dybowska Dolina Wisły (PLH040011).	niewuwzględniona	Diagnoza społeczno-gospodarcza ma na celu opis stanu obecnego i dotyczy obszarów położonych wzdłuż ODW i Wisły na odcinku od Torunia do Portu Gdańsk. Natomiast programy rozwoju śródlądowych dróg wodnych przygotowywane na podstawie art. 42a ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej , które uwzględnią wszystkie skumulowane koszty i korzyści wynikające z realizacji inwestycji w nich ujęty. Zakres inwestycji na drogach wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym będzie obejmował inwestycje konieczne do wzmocnienia integracji portów morskich z zapleczem lądowym i utrzymania możliwości prowadzenia transportu na istniejących odcinkach

							dróg wodnych. Priorytetem w tym zakresie będzie budowa stopnia wodnego Siarzewo na Wiśle oraz stopni wodnych Lubiąż i Ścinawa na Odrze.
35	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	3.1.2. Zasoby wodne	<p>Wpływ zmian klimatu na żeglugę śródlądową</p> <p>Potencjalną konsekwencją ww. zjawisk jest deficyt wody, który uniemożliwia zachowanie prawidłowych warunków nawigacyjnych w postaci odpowiednich głębokości tranzytowych.</p> <p>Niski stan wody (głębokość) przekłada się na wzrost kosztów transportu poprzez: wydłużenie czasu podróży (zmniejszona możliwość zanurzenia statku prowadzi do zwiększenia oporu wody i tym samym spadku prędkości statku), zmniejszoną ładowność statku, zwiększenie zapotrzebowania na moc i wyższe zużycie energii.</p> <p>Wymienione czynniki przekładają się na zmniejszenie wydajności żeglugi i wydłużenie procesu logistycznego, trudności z zarządzaniem magazynami i zapasami transportowanych towarów.</p> <p>Zmniejszenie głębokości kanału żeglugowego wiąże się również z obniżeniem bezpieczeństwa transportu, a w konsekwencji ma wpływ na rynek ubezpieczeń dla sektora.</p> <p>Zmienność warunków hydrologicznych przekłada się na trudności w optymalizacji budowy statków – tak żeby ich konstrukcja była zoptymalizowana zarówno pod kątem wysokiego, jak i niskiego poziomu wody.</p> <p>Brak odpowiednich zasobów wodnych może doprowadzić do wprowadzenia ograniczeń ilościowych śluzowań jednostek pływających.</p>	Identyfikacja tych istotnych ograniczeń powinna skutkować rezygnacją z realizacji KPŻ2030.	Dzięki temu nie wydane zostaną miliardy zł z publicznych środków na bezsensowne i nieefektywne inwestycje, nie zostanie zdewastowana chroniona przyroda ani zmarnowane i tam szczupłe zasoby wodne Polski.	wyjaśniona	Zapis dotyczy naturalnych uwarunkowań, w ramach których funkcjonuje żegluga śródlądowa w całej Europie.

36	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	3.2. Diagnoza transportowa – żegluga śródlądowa	Brak informacji o fakcie, że realizacja projektu drogi wodnej E40 „jest niekorzystna z punktu widzenia społeczeństwa. Przeniesienie transportu ładunków towarowych z dróg i kolei do transportu wodnego śródlądowego doprowadzi do uzyskania wzrostu kosztów ekonomicznych dla społeczeństwa. Wzrost ten będzie na tyle znaczący, że przewyższy potencjalnie korzyści ekonomiczne tj. oszczędności z tytułu redukcji niekorzystnych skutków transportu dla środowiska (tj. Zmniejszenia hałasu i zmian klimatu), zmniejszenia kosztów wypadków i zmniejszenia kongestii. W sytuacji, gdy niewiadomym jest kwestia potencjalnego dofinansowania unijnego korzystniejszym jest zrealizować projekt, który jest efektywny finansowo.”	Warto dodać w tym rozdziale wnioski z opracowania “Analiza sektora transportu wodnego śródlądowego w zakresie wynikającym z modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej i Drogi Wodnej Rzeki Wisły” wykonanego na zlecenie MGWiŻŚ: “Z analizy kosztów i korzyści wykonanej na potrzeby niniejszego opracowania, wynika iż w ramach ODW i DWW wstępnie rekomenduje się do realizacji wariant W1, pomimo faktu, iż w obu analizach przeprowadzona analiza ekonomiczna dowodzi, iż realizacja projektu jest niekorzystna z punktu widzenia społeczeństwa. Przeniesienie transportu ładunków towarowych z dróg i kolei do transportu wodnego śródlądowego doprowadzi do uzyskania wzrostu kosztów ekonomicznych dla społeczeństwa. Wzrost ten będzie na tyle znaczący, że przewyższy potencjalnie korzyści ekonomiczne tj. oszczędności z tytułu redukcji niekorzystnych skutków transportu dla środowiska (tj. zmniejszenia hałasu i zmian klimatu), zmniejszenia kosztów wypadków i zmniejszenia kongestii. W sytuacji, gdy niewiadomym jest kwestia potencjalnego dofinansowania unijnego	Pozwoli to uzupełnić prezentowany obraz sytuacji i dostarczy konkretnych informacji na temat diagnozy transportowej na wodnych drogach śródlądowych.	nieuwzględniona	Diagnoza społeczno-gospodarcza służy do zobrazowania stanu obecnego. Ponadto dokument pn. <i>Analiza transportowa sektora transportu wodnego</i> dotyczy <u>innego zakresu inwestycji</u> niż wskazany w KPŻ2030. Przedmiotowa analiza jest opracowaniem technicznym i wyraża ekspercką opinię Wykonawcy, a jej wyniki nie są jedynym źródłem, w oparciu o które podejmowane są konkretne decyzje i kształtowana jest polityka rozwoju sektora żeglugi śródlądowej. Należy podkreślić, że działania planowane na MDW E40 w ramach KPŻ2030 zlokalizowane są na wykorzystywanym transportowo odcinku Wisły (tj. od Portu Gdańsk do Torunia).
----	--	---	--	--	--	-----------------	--

				korzystniejszym jest zrealizować projekt, który jest efektywny finansowo.“			
37	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	3.2.5. Turystyka wodna, żegluga pasażerska	W obszarze oddziaływania KPŻ2030 oraz akwenów funkcjonalnie połączonych istnieje kilka silnie rozpoznawalnych i użytkowanych szlaków turystyki wodnej o znaczeniu ponadregionalnym, które wykorzystywane są zarówno przez użytkowników indywidualnych, jak i przedsiębiorców świadczących usługi turystyczne i rekreacyjne. Wykorzystanie wszystkich dróg wodnych i związanych z nimi korzyści społeczno-gospodarczych wykazuje silne uzależnienie od poziomu lustra wody. W sytuacji niskiego stanu wody nie ma możliwości zapewnienia pełnej dostępności szlaku nawigacyjnego w sezonie żeglugowym.	Priorytet w rozwoju żeglugi na drogach wodnych śródlądowych należy przypisać rozwojowi żeglugi turystycznej i rekreacyjnej, jako najlepiej przystosowanej do warunków hydrologicznych i bazujących na istniejących walorach krajobrazowych. Należy wspierać rozwój lokalnej infrastruktury służącej żegludze turystycznej i rekreacyjnej.	Uzasadnieniem są same zapisy dokumentu: “Należy podkreślić, że jednostki pasażerskie są bardziej wrażliwe na spadek głębokości spowodowanych długotrwałą suszą – mają wielokrotnie większe zanurzenie niż mniejsze jednostki turystyczne i rekreacyjne.” I “Mniejsze miejscowości nie posiadają dobrze rozwiniętego zaplecza w postaci przystani i portów, co często spowodowane jest brakiem zagospodarowania nabrzeży i wahaniami wysokości lustra wody.”	wyjaśniona	Rozwój żeglugi turystycznej i rekreacyjnej jest jednym z działań wskazanych w celu szczegółowego 3 KPŻ2030, w którym wśród priorytetów wskazana została turystyka oraz rekreacja.
38	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	3.3. Wnioski z diagnozy sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej, z uwzględnieniem obszarów funkcjonalnych, w tym miejskich obszarów funkcjonalnych	Podobnie jak w przypadku ODW, infrastruktura transportowa służy również realizacji celów polityki wodnej, związanej z ochroną przeciwpowodziową. Na regularnie wykorzystywanym do transportu odcinku DWDW przywrócenie głębokości tranzytowych na poziomie 1,8 m pozwoli na prowadzenie akcji lodołamania. Przeciwdziałanie powodziom zatorowym pozwoli na ochronę ok. 70 tys. ludności na obszarze o łącznej powierzchni ok. 2,9 tys. ha.	Należy w tym miejscu dodać, że budowa drogi wodnej Wisły zakładającej ciąg stopni wodnych nasilać będzie ryzyko powodzi zatorowych, więc w pierwszej kolejności należy tego ryzyka unikać (nie kaskadyzować Wisły), a nie szukać metod zaradzania mu (lodołamanie)		nieuwzględniona	Uwaga poza zakresem KPŻ2030. W ramach programu nie planuje się budowy stopni wodnych.
39	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	4.1. Cel główny i logika interwencji	Celem KPŻ2030 jest zwiększenie roli sektora żeglugi śródlądowej w wymiarze krajowym i lokalnym.	Jest to kompletnie niejasne, skoro całe rozdziały Programu poświęcone są międzynarodowym zobowiązaniom Polski w zakresie dróg wodnych o parametrach wymaganych dla dróg wodnych międzynarodowych	Jest to uwaga o charakterze zasadniczym, gdyż nie jest jasne jakie są założenia KPŻ.	wyjaśniona	Specyfika przygotowywania programów rozwoju w ramach polskiego systemu prawnego zobowiązuje do osadzenia dokumentu w istniejących w ramach prawnych, tj. powiazaniach z ratyfikowanymi aktami prawa międzynarodowego oraz prawem krajowym. Zredagowanie tekstu programu, tak aby stanowił spójną całość, zakłada podzielenie go na rozdziały. Z siedmiu rozdziałów zawartych w KPŻ20230 – jeden

				(AGN, TEN-T, E3, E40, E70), a tu mowa jest o wymiarze krajowym i lokalnym. Należy to jasno określić.			poświęcony został ramom prawnym, w tym m.in. <i>Porozumieniu AGN</i> . Natomiast zakres interwencji sformułowany w rozdziale 4 odpowiada celowi głównemu KPŻ2030.
40	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	4.2. Cele szczegółowe i zakres interwencji	<p>Realizacja KPŻ2030 zostanie osiągnięta poprzez następujące cele szczegółowe: cel szczegółowy 1 – zapewnienie Dobrych Warunków Nawigacyjnych,</p> <p>Realizacja KPŻ2030 zostanie osiągnięta poprzez następujące cele szczegółowe: cel szczegółowy 1 – zapewnienie Dobrych Warunków Nawigacyjnych,</p> <p>4.2.1.2. Osiągnięcie Dobrych Warunków Nawigacyjnych na Drodze Wodnej Dolnej Wisły W ramach KPŻ2030 kontynuowane będą działania na rzecz poprawy warunków żeglugowych DWDW na 261 km dolnej Wisły od Torunia do Portu Morskiego Gdańsk (w rejonie odcinków ujściowych) – w przebiegu międzynarodowej drogi wodnej E40.</p>	Jw.	Jw oraz: Zapewnienie Dobrych Warunków Nawigacyjnych na Drodze Wodnej Dolnej Wisły w przebiegu międzynarodowej drogi wodnej E40 nie jest możliwe do osiągnięcia nie tylko z uwagi na warunki hydrologiczne (niedobór wody), ale i sprzeczność z unijnymi wymogami ochrony obszarów Natura 2000 oraz koniecznością osiągnięcia celów wynikających z Ramowej Dyrektywy Wodnej. DWN na parametrach drogi międzynarodowej (klasa min. IV) są nie do pogodzenia z wymogami środowiskowymi.	wyjaśniona	Celem KPŻ2030 w zakresie obejmującym działania inwestycyjne jest przede wszystkim rewitalizacja istniejącej infrastruktury. Proponowane działania mają na celu osiągnięcie parametrów eksploatacyjnych zwiększających dostępność transportową istniejącej infrastruktury. <i>Definicja Dobrych Warunków Nawigacyjnych</i> została sformułowana w rozdziale 4 KPŻ2030, a wskazany w programie zakres interwencji zakłada ich osiągnięcie.
41	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	4.2.3.1. Polskie odcinki dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym – E30, E40 i E70	Mając na uwadze potencjał szlaków wodnych dla polityki transportowej kraju i konieczność analizowania planowanych działań pod kątem ich oddziaływania na środowisko, priorytetem jest przeprowadzenie strategicznych ocen oddziaływania na środowisko dla wspomnianych programów rozwoju dróg wodnych, tj. dokumentów dla polskich odcinków MDW E30, E40 oraz E70 (na odcinku Odra-Wisła oraz połączenie Wisła-Zalew Wiślany) – zgodnie z działaniami określonymi w SOR. W ramach działań przewidzianych w KPŻ2030 planuje się uzyskanie wsparcia w zakresie przeprowadzenia procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla programów rozwoju dróg wodnych	Dalsze prace nad KPŻ2030 powinny zostać niezwłocznie wstrzymane do czasu opracowania projektów programów rozwoju dróg wodnych, tj. dokumentów dla polskich odcinków MDW E30, E40 oraz E70 (na odcinku Odra-Wisła oraz połączenie Wisła-Zalew Wiślany) oraz przeprowadzenia dla nich strategicznych ocen oddziaływania na środowisko.	<p>Wyniki uzyskanych ocen środowiskowych dla ww. programów rozwoju z wysokim prawdopodobieństwem uniemożliwią dalsze procedowanie tych dokumentów i ich przyjęcie przez Radę Ministrów.</p> <p>Aktualny sposób postępowania, czyli planowanie w KPŻ2030 do realizacji prac koncepcyjno-analitycznych, promocyjnych i organizacyjnych oraz pierwszych inwestycji dla zadań związanych z zapowiadaną realizacją międzynarodowych dróg wodnych E30, E40 oraz E70 jest w praktyce pierwszym krokiem realizacji nie istniejących programów dla MDR i przepychanie tych inwestycji metodą faktów dokonanych.</p>	nieuwzględniona	<p>KPŻ2030 jest dokumentem kierunkowym dla rozwoju sektora żeglugi śródlądowej jako integralnej gałęzi zrównoważonego multimodalnego systemu transportowego w Polsce. Przygotowywany jest w celu wzrostu udziału żeglugi śródlądowej w przewozach towarów oraz społecznego i gospodarczego rozwój miejscowości i regionów leżących nad drogami wodnymi o istotnym znaczeniu transportowym.</p> <p>Natomiast programy rozwoju śródlądowych dróg wodnych spełniające przesłanki ustawowe będą poddane ocenom oddziaływania na środowisko, które uwzględnią wszystkie skumulowane koszty i korzyści wynikające z realizacji inwestycji w nich ujęty. Zakres inwestycji na drogach wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym będzie obejmował inwestycje konieczne do wzmocnienia integracji</p>

			przygotowywanych na podstawie art. 42a ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, tj. programów rozwoju dróg wodnych wyznaczających strategię rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce.				portów morskich z zapleczem lądowym i utrzymania możliwości prowadzenia transportu na istniejących odcinkach dróg wodnych. Przygotowanie przedmiotowych dokumentów wynika z logiki funkcjonowania programów w ramach polityki rozwoju kraju. Dokumenty nadrzędne, w których została określona polityka transportowa kraju (w tym sektora żeglugi śródlądowej) to <i>Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)</i> oraz <i>Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku</i> .
42	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	4.3. Wpływ realizacji Programu na środowisko	<p>W przypadku klimatu i powietrza, brak realizacji działań zaplanowanych w ramach Programu przełoży się na utratę korzyści związanych ze zmniejszeniem emisji oraz adaptacją do zmian klimatu. Wiąże się to również z uniknięciem negatywnego, krótkotrwałego wpływu prac budowlanych na jakość powietrza.</p> <p>W przypadku ludności i dóbr materialnych, brak realizacji Programu przełoży się na utratę ewentualnych korzyści związanych z funkcjonowaniem obiektów, poprawą warunków żeglownych, a także poprawą stanu powietrza i przeciwdziałaniem zmianom klimatu. Pozytywna strona braku działań to niewystąpienie negatywnych krótkotrwałych oddziaływań typowych dla etapu budowy (tj. hałas, wibracje i zapylenie powietrza).</p> <p>Wpływ na wody powierzchniowe będzie związany tylko z inwestycjami, których realizacja będzie ingerować w środowisko wodne. Z uwagi na charakter planowanych prac 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.</p>	<p>(1) Nie sposób się zgodzić z takimi twierdzeniami. Jest dokładnie przeciwnie.</p> <p>(2) Jeśli chodzi o wpływ na ludność/społeczeństwo to zostało to ocenione w opracowaniu “Analiza sektora transportu wodnego śródlądowego w zakresie wynikającym z modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej i Drogi Wodnej Rzeki Wisły” wykonanego na zlecenie MGWiŻŚ:</p> <p>(3) Zupełnie nie można się zgodzić z twierdzeniem o braku negatywnych oddziaływań na wody powierzchniowe oraz na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych określonych w RDW.</p>	<p>(ad 1) Planowane do realizacji negatywne oddziaływania na środowisko przyrodnicze wpisują się w katalog działań sprzyjających kryzysowi klimatycznemu i bioróżnorodności.</p> <p>(ad. 2) “Z analizy kosztów i korzyści wykonanej na potrzeby niniejszego opracowania, wynika iż w ramach ODW i DWW wstępnie rekomenduje się do realizacji wariant W1, pomimo faktu, iż w obu analizach przeprowadzona analiza ekonomiczna dowodzi, iż realizacja projektu jest niekorzystna z punktu widzenia społeczeństwa. Przeniesienie transportu ładunków towarowych z dróg i kolei do transportu wodnego śródlądowego doprowadzi do uzyskania wzrostu kosztów ekonomicznych dla społeczeństwa. Wzrost ten będzie na tyle znaczący, że przewyższy potencjalnie korzyści ekonomiczne tj. oszczędności z tytułu redukcji niekorzystnych skutków transportu dla środowiska (tj. zmniejszenia hałasu i zmian klimatu), zmniejszenia kosztów wypadków i zmniejszenia kongestii. W sytuacji, gdy niewiadomym jest kwestia potencjalnego dofinansowania unijnego korzystniejszym jest zrealizować projekt, który jest efektywny finansowo.”</p> <p>(ad 3) Planowane do realizacji międzynarodowe drogi wodne E30, E40 i E70 stoją w jawnej sprzeczności z celami obszarów wymienionych w projekcie IIaPGW, jak i we wcześniejszej wersji aPGW (2016-2021).</p>	częściowo uwzględniona	Przeredagowano fragment.

43	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	4.3. Wpływ realizacji Programu na środowisko	Ocenie wpływu realizacji na środowisko podlegały zarówno poszczególne inwestycje (z uwzględnieniem oddziaływania na etapie budowy/modernizacji obiektu oraz jego użytkowania/eksploatacji), jak i pozostałe działania, zaplanowane w KPŻ2030. W przypadku zadań inwestycyjnych przewidzianych w Programie, cztery z nich posiadają decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach (...), dlatego w przedmiotowych analizach uwzględniono zapisy tych decyzji administracyjnych.	Ocenie wpływu realizacji na środowisko powinny także podlegać inne inwestycje związane z realizacją międzynarodowych dróg wodnych.	Dalsze prace nad KPŻ2030 powinny zostać niezwłocznie wstrzymane do czasu opracowania projektów programów rozwoju dróg wodnych, tj. dokumentów dla polskich odcinków MDW E30, E40 oraz E70 (na odcinku Odra-Wisła oraz połączenie Wisła-Zalew Wiślany) oraz przeprowadzenia dla nich strategicznych ocen oddziaływania na środowisko. Podejście fragmentaryczne, prezentowane w KPŻ2030, jest nieprawidłowe. Wszystkie oddziaływania, o których wiadomo lub można się ich spodziewać już na etapie tworzenia planu powinny być w prognozie opisane, nawet jeśli nie są znane szczegóły. Później powinna być przeprowadzana ocena poszczególnych przedsięwzięć. Ocena dla przedsięwzięcia nie zastępuje oceny na etapie oceny strategicznej dla projektu programu, tylko ją uszczegóławia, a nie odwrotnie.	wyjaśniona	KPŻ2030 jest dokumentem strategicznym dla rozwoju sektora żeglugi śródlądowej jako integralnej gałęzi zrównoważonego multimodalnego systemu transportowego w Polsce. Przygotowywany jest w celu wzrostu udziału żeglugi śródlądowej w przewozach towarów oraz społecznego i gospodarczego rozwój miejscowości i regionów leżących nad drogami wodnymi o istotnym znaczeniu transportowym. Natomiast programy rozwoju śródlądowych dróg wodnych spełniające przesłanki ustawowe będą poddane ocenom oddziaływania na środowisko, które uwzględnią wszystkie skumulowane koszty i korzyści wynikające z realizacji inwestycji w nich ujęty. Zakres inwestycji na drogach wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym będzie obejmował inwestycje konieczne do wzmocnienia integracji portów morskich z zapleczem lądowym i utrzymania możliwości prowadzenia transportu na istniejących odcinkach dróg wodnych. Przygotowanie przedmiotowych dokumentów wynika z logiki funkcjonowania programów w ramach polityki rozwoju kraju. Dokumenty nadrzędne, w których została określona polityka transportowa kraju (w tym sektora żeglugi śródlądowej) to <i>Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)</i> oraz <i>Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku</i> . Prognoza OOŚ dotyczy dokumentu jakim jest KPŻ2030 i zakres w nim prezentowany poddano ocenie. Prognoza OOŚ ocenia dokument planistyczny jako całość uwzględniając jego skalę i zakres. Nieprawidłowym byłoby domniemanie zakresu planowanych działań.
44	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	4.4.3.1. Droga wodna a zmiany klimatu	W omawianym kontekście niezwykle istotny jest rozwój infrastruktury transportu wodnego śródlądowego z poszanowaniem ochrony wód, zachowania bioróżnorodności i prowadzeniem	Niestety takie założenie jest fikcją w najczystszej postaci. Dotychczasowa praktyka prowadzenia dialogu z podmiotami związanymi z branżą, jednostkami	Nie jest możliwy rozwój infrastruktury transportu wodnego śródlądowego z poszanowaniem ochrony wód, zachowania bioróżnorodności. Założenia rozwoju międzynarodowych dróg wodnych stoją w sprzeczności z unijną Strategią na rzecz bioróżnorodności, której celem ma być m.in. odtwarzanie ciągłości rzek na długości min. 25 tys. km.	wyjaśniona	Uwaga ma charakter polemiki – w sektorze żeglugi śródlądowej UE istnieją przykłady projektów uwzględniających przedmiotowe elementy.

			dialogu z podmiotami związanymi z branżą, jednostkami samorządu terytorialnego, organizacjami pozarządowymi, w szczególności ekologicznymi, oraz szeroką opinią publiczną.	samorządu terytorialnego, organizacjami pozarządowymi, w szczególności ekologicznymi, oraz szeroką opinią publiczną ujawniła systemowy brak dostępu do informacji publicznej, pomijanie organizacji pozarządowych w spotkaniach dedykowanych rozwojowi żeglugi śródlądowej, ignorowaniu procedur i przepisów w zakresie ochrony środowiska.			
45	Fundacja WWF Polska	uwaga ogólna	Jak Państwo widzą przebieg konsultacji społecznych i spełnienie wymogów prawnych w tym zakresie w sytuacji, w której Pan Minister na samym początku konsultacji zapowiedział, że nie przyjmuje żadnych argumentów środowiskowych?			wyjaśniona (uwaga zgłoszona podczas spotkania konsultacyjnego)	Wszystkie uwagi złożone w ramach procesu konsultacji publicznych będą przyjmowane i analizowane przez Ministerstwo Infrastruktury oraz będą posiadały uzasadnienie do sposobu ich rozpatrzenia.
46	Fundacja WWF Polska	uwaga ogólna	Kiedy zostaną przeprowadzone strategiczne ooś dla programów rozwoju dróg wodnych obejmujących wszystkie planowane lub realizowane już obecnie inwestycje służące żegludze?			wyjaśniona (uwaga zgłoszona podczas spotkania konsultacyjnego)	W kwestii wyjaśnienia, strategiczne oceny oddziaływania na środowisko realizowane są dla inwestycji planowanych spełniających przesłanki ustawowe. Natomiast inwestycje, którą są już zrealizowane nie powinny podlegać takim ocenom, ponieważ posiadają już decyzje środowiskowe. W strategicznych ocenach oddziaływania na środowisko uwzględnia się wyniki ocen dla inwestycji, które zostały już ocenione w ramach procedury strategicznej oceny innych dokumentów z zakresu transportu czy też gospodarki wodnej. Odnosnie wersji projektu <i>Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030</i> , który został przekazany do konsultacji, kamień milowy pn. <i>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</i> ma wskazany termin realizacji do roku 2024. Uwzględnione w nim są wyłącznie planowane inwestycje spełniające przesłanki ustawowe przyczyn wyjaśnionych powyżej.

47	Fundacja WWF Polska	3.2.3. Flota żeglugi śródlądowej Tabela 4.	I jeszcze komentarz dotyczący emisyjności: Pod względem ograniczania emisji CO2 transport kolejowy wypada znacznie lepiej. Emisyjność kolei dla dwutlenku węgla to 15,6 g/tkm (gramów na tonokilometr), podczas gdy dla transportu rzecznoego to 50,62 g/tkm.			komentarz przyjęty (zgłoszony podczas spotkania konsultacyjnego)	
48	Fundacja WWF Polska	1. Założenia Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030 (w powiązaniu z rozdziałem 4. Cel główny i zakres interwencji); zał.1 Indykatywna lista projektów inwestycyjnych do realizacji w ramach Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030	Program powinien uwzględniać wszystkie inwestycje żeglugowe, konieczne do osiągnięcia celów KPŻ 2030. Umożliwi to konieczną do przeprowadzenia ocenę skumulowanego oddziaływania na środowisko oraz analiz wpływu przyjęcia Programu na realizację Ramowej Dyrektywy Wodnej, oraz wpływu realizacji programu na bezpieczeństwo powodziowe.	Uzupełnienie KPŻ2030 o wszystkie inwestycje żeglugowe, konieczne do osiągnięcia celów KPŻ 2030	Uwaga w tym zakresie została już złożona w pierwszych konsultacjach KPŻ2030, jednak nie została ona uwzględniona we właściwy sposób. Zgodnie z załącznikiem 1 KPŻ2030 obejmuje obecnie tylko 11 projektów dotyczących zarówno Odry jak i Wisły. Natomiast wymieniono w nim również pośrednio inne inwestycje umieszczone w innych dokumentach strategicznych. KPŻ2030 zakłada opracowanie analiz i ekspertyz w zakresie zrównoważonego rozwoju dróg wodnych i infrastruktury funkcjonalnie powiązanej, w szczególności analiz środowiskowych, technicznych i ekonomicznych a także uzyskanie wsparcia w przygotowaniu procedury 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 działania na rzecz włączenia śródlądowych dróg wodnych w Polsce do sieci TEN-T.	wyjaśniona	Zakres interwencji sformułowany w rozdziale 4 odpowiada celowi głównemu KPŻ2030, a realizacja działań określonych w programie umożliwi osiągnięcie założonych celów.
49	Fundacja WWF Polska	2.4. Inne dokumenty planistyczne	Nadal nie wyjaśniona do końca zależności pomiędzy działaniami przedstawionymi w KPŻ 2030, a działaniami służącymi żegludze śródlądowej zawartymi w PPSS i PZRP (np. budowa stopni wodnych Lubiąż, Ścinawa, Siarzewo, regulacja Odry).	Ponownie wnioskujemy o wskazanie i - tam gdzie to możliwe - wymienienie w Programie wszystkich koniecznych do realizacji inwestycji hydrotechnicznych z każdorazowym odniesieniem do ich ujęcia w PPSS oraz PZRP. Brak szczegółowego ujęcia tych inwestycji w Programie uniemożliwia właściwe przeprowadzenie oceny wpływu realizacji Programu na środowisko oraz wpływu na powódzie i susze.	Uwaga w tym zakresie została złożona w pierwszych konsultacjach KPŻ2030, jednak niewielkie przerezagowanie treści Programu nie rozwiązało problemu. Wymowa tego podrozdziału nadal jest taka, że budowa stopni wodnych czy regulacja rzek służy przede wszystkim innym celom niż żegluga, a tylko „przy okazji” przyczyniają się do poprawy warunków żeglugowych na tych rzekach. Takie ujęcie tematu jest nieprawdziwe i zaciemnia rzeczywiste podejście do analiz strategicznych sugerując wielofunkcyjność obiektów hydrotechnicznych, które tak naprawdę zawsze, w pierwszej kolejności miały służyć żegludze. Wskazanie i - tam gdzie to możliwe - wymienienie w Programie wszystkich koniecznych do realizacji inwestycji hydrotechnicznych z każdorazowym odniesieniem do ich ujęcia w PPSS oraz PZRP jest również konieczne do przeprowadzenia analiz wpływu realizacji Programu na środowisko oraz wpływu na powódzie i susze.	nieuwzględniona	Uwaga poza zakresem programu - w ramach KPŻ2030 nie przewiduje się budowy stopni wodnych. Wskazane przez Wnioskodawcę dokumenty uwzględnione zostały w rozdziale pn. <i>Ramy prawne</i> . Specyfika przygotowywania programów rozwoju w ramach polskiego systemu prawnego zobowiązuje do osadzenia dokumentu w istniejących ramach prawnych, tj. powiązaniach z ratyfikowanymi aktami prawa międzynarodowego i prawem krajowym.
50	Fundacja WWF Polska	3.1.2. Zasoby wodne	Należy przerezagować rozdział pod kątem priorytetów w kontekście stwierdzonych niedoborów zasobów wodnych a potrzeb żeglugowych.		Uwaga w tym zakresie została już złożona w pierwszych konsultacjach KPŻ2030, jednak nie została ona uwzględniona we właściwy sposób. W podrozdziale słusznie stwierdzono, że: „W nadchodzących latach należy liczyć się z częstszym występowaniem zarówno suszy, jak i wysokiej wody – mających negatywny wpływ m.in. na żeglugę śródlądową.” Natomiast nie wyciągnięto z tego prawidłowych wniosków. Rozdział powinien wyraźnie wskazać, że przy tak niskich zasobach wodnych oraz w kontekście zmian klimatycznych, żegluga śródlądowa w takiej skali, jaka jest obecnie planowana (w ramach KPŻ 2030 i poza nim) nie będzie możliwa. Trzeba zatem wyraźnie oddzielić cele żeglugowe od pozostałych i w tym ujęciu żegluga w kontekście oceny zasobów wodnych powinna być na końcu listy priorytetów.	nieuwzględniona	Rozdział dotyczy omówienia kontekstu funkcjonowania żeglugi śródlądowej. Zapis dotyczy naturalnych uwarunkowań, w ramach których funkcjonuje żegluga śródlądowa w całej Europie.

51	Fundacja WWF Polska	3.2. Diagnoza transportowa – żegluga śródlądowa 3.3. Wnioski z diagnozy sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej, z uwzględnieniem obszarów funkcjonalnych, w tym miejskich obszarów funkcjonalnych	Należy przeredagować rozdziały pod kątem rzeczywistych uwarunkowań rozwoju żeglugi śródlądowej w zestawieniu z innymi środkami transportu z uwzględnieniem kosztów środowiskowych.		Uwaga w tym zakresie została już złożona w pierwszych konsultacjach KPŻ2030, jednak nie została ona uwzględniona we właściwy sposób. KPŻ 2030 podaje korzyści z rozbudowy/budowy dróg wodnych w oderwaniu od wielu ważnych danych, które miałyby wpływ na końcowe wnioski dotyczące rozwoju transportu śródlądowego. Kwestie te dotyczą głównie porównania transportu żeglugowego i transportu kolejowego np. w zakresie prędkości, kosztów rozbudowy/modernizacji biorąc pod uwagę uzyskanie podobnych efektów, istniejącej infrastruktury. Bardzo dużym błędem jest pomijanie kosztów środowiskowych w analizach, tak jakby w ogóle to zagadnienie nie istniało. Istotnym źródłem informacji w tym zakresie jest raport Fundacji WWF Polska „Żegluga czy kolej? Perspektywy rozwoju zrównoważonego transportu w Polsce do 2050 roku” (https://straznicy.wwf.pl/raport-zegluga-czy-kolej/) Unia Europejska w celu zapewnienia ochrony środowiska, przy zachowaniu konkurencyjności gospodarki, wyznaczyła cele 30-procentowego udziału transportu zrównoważonego do 2030 r. i 50% w 2050 r. w przewozach na odległość powyżej 300 km. Za transport zrównoważony uważa się taki, który pozwala na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych i innych zanieczyszczeń do powietrza, a także ograniczenie innych szkodliwych oddziaływań na środowisko, np. hałasu czy fragmentacji siedlisk przyrodniczych. Obecnie takie parametry zapewniają jedynie kolej oraz żegluga śródlądowa, ale tylko tam, gdzie jest ona możliwa i uzasadniona. Raport Fundacji WWF Polska (“Żegluga czy kolej”) jednoznacznie wskazuje, że w polskich warunkach ekonomicznie i środowiskowo uzasadnione są inwestycje w infrastrukturę i rozwój transportu kolejowego, podczas gdy transport rzeczny jest droższy, wolniejszy i znacznie bardziej emisyjny. Wykazane szacunkowe koszty pominięte w planie rozwoju śródlądowych dróg wodnych pokazują, że inwestycje o takiej skali kosztów nie osiągną żadnych zysków w ciągu najbliższych 30–50 lat w stosunku do poniesionych nakładów inwestycyjnych, kosztów środowiskowych, kosztów innych sektorów gospodarki i kosztów ponoszonych przez mieszkańców. Należy przy tym podkreślić, że wymagania odnośnie dostaw są obecnie bardzo rygorystyczne – mają być one dostarczone nie tylko „od drzwi do drzwi”, ale także w ciągu doby, najpóźniej dwóch. – średni czas barki płynącej w górę rzeki to 10 km/h, a w dół – 25 km/h, podczas gdy pociąg towarowy (po modernizacji sieci kolejowej) może rozwijać prędkość ok 70-80 km/h. Transport kolejowy jest też niemal niezależny od warunków pogodowych. Całkowita długość sieci kolejowej w Polsce wynosi 18.000 km, natomiast długość dróg wodnych różnych klas to 3660 km, z czego tylko 208 km to drogi wodne IV-V klasy żeglowności (głębokość min. 2,8 m) o znaczeniu międzynarodowym. Sieć kolejowa umożliwia więc transport towarów do wszystkich najważniejszych ośrodków miejskich i przemysłowych w kraju. Również pod względem ograniczania emisji CO2 transport kolejowy wypada znacznie lepiej. Emisyjność kolei dla dwutlenku węgla to 15,6 g/tkm (gramów na tonokilometr), podczas gdy dla transportu rzecznoego to 50,63 g/tkm.	nieuwzględniona	KPŻ2030 jest dokumentem planistycznym dla sektora żeglugi śródlądowej.
52	Fundacja WWF Polska	Rozdział 4.3 Oddziaływanie w przypadku braku realizacji Programu – wody powierzchniowe	Usunąć zdanie „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.”		W żaden sposób nie dowiedziono, że niepodjęcie przedmiotowych działań będzie wiązało się z utratą korzyści środowiskowych w zakresie przemieszczania się organizmów. Ponadto, budowa nowoczesnych przepławek jest wymagana prawnie na obiektach remontowanych i nowobudowanych i nie musi mieć żadnego związku z KPŻ. Nie wykazano też w jaki sposób realizacja KPŻ miałaby przeciwdziałać skutkom suszy.	wyjaśniona	W projekcie KPŻ2030 znajdują się najważniejsze wnioski wynikające z Prognozy oddziaływania na środowisko projektu KPŻ2030, szczegółowe omówienie zagadnień znajduje się w samej Prognozie.
53	Fundacja WWF Polska	Rozdział 4.3 Oddziaływanie w przypadku braku realizacji Programu – wody podziemne	Usunąć zdanie „Należy jednak podkreślić, że brak realizacji inwestycji, których dodatkowym celem jest przeciwdziałanie suszy,		Nie wykazano w jaki sposób realizacja KPŻ miałaby przeciwdziałać skutkom suszy.	wyjaśniona	W projekcie KPŻ2030 znajdują się najważniejsze wnioski wynikające z Prognozy oddziaływania na środowisko projektu KPŻ2030, szczegółowe

			może przyczynić się do pogłębiania problemu.”				omówienie zagadnień znajduje się w samej Prognozie.
54	Fundacja WWF Polska	Rozdział 4.3 Oddziaływanie w przypadku braku realizacji Programu – bioróżnorodność i obszary chronione	Usunąć zdanie „Z drugiej strony, nie nastąpi wspomniana wyżej poprawa możliwości przemieszczania się organizmów wodnych, a istniejące przeszkody migracyjne nadal będą negatywnie wpływać na jakość życia gatunków ryb bytujących w Odrze.”		W żaden sposób nie dowiedziono, że niepodjęcie przedmiotowych działań będzie wiązało się z utratą korzyści środowiskowych w zakresie przemieszczania się organizmów. Ponadto, budowa nowoczesnych przepławek jest wymagana prawnie na obiektach remontowanych i nowobudowanych i nie musi mieć żadnego związku z KPŻ.	wyjaśniona	W projekcie KPŻ2030 znajdują się najważniejsze wnioski wynikające z Prognozy oddziaływania na środowisko projektu KPŻ2030, szczegółowe omówienie zagadnień znajduje się w samej Prognozie.
55	Fundacja WWF Polska	Rozdział 4.3 Oddziaływanie w przypadku braku realizacji Programu – bioróżnorodność i obszary chronione	Usunąć zdanie „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.”		Nie wykazano w jaki sposób realizacja KPŻ miałyby przeciwdziałać skutkom suszy i retencjonować wodę. Ponadto, prace regulacyjne przewidziane w KPŻ stoją w sprzeczności z ochroną siedlisk (np. brzegowych) z wodą związanych.	wyjaśniona	W projekcie KPŻ2030 znajdują się najważniejsze wnioski wynikające z Prognozy oddziaływania na środowisko projektu KPŻ2030, szczegółowe omówienie zagadnień znajduje się w samej Prognozie.
56	Fundacja WWF Polska	Rozdział 4.3 Oddziaływanie w przypadku braku realizacji Programu – powierzchnia ziemi i gleby	Usunąć zdanie „Utracone zostaną korzyści związane z przeciwdziałaniem skutkom suszy, w przypadku tych inwestycji, które realizować będą taki cel.”		Nie wykazano w jaki sposób realizacja KPŻ miałyby przeciwdziałać skutkom suszy.	wyjaśniona	W projekcie KPŻ2030 znajdują się najważniejsze wnioski wynikające z Prognozy oddziaływania na środowisko projektu KPŻ2030, szczegółowe omówienie zagadnień znajduje się w samej Prognozie.
57	Fundacja WWF Polska	Rozdział 4.3 Oddziaływanie w przypadku braku realizacji Programu – klimat i powietrze	Usunąć zdanie „W przypadku klimatu i powietrza, brak realizacji działań zaplanowanych w ramach Programu przełoży się na utratę korzyści związanych ze zmniejszeniem emisji oraz adaptacją do zmian klimatu		Nie wykazano w jaki sposób realizacja KPŻ miałyby powodować zmniejszenie emisji i służyć adaptacji do zmian klimatu.	wyjaśniona	W projekcie KPŻ2030 znajdują się najważniejsze wnioski wynikające z Prognozy oddziaływania na środowisko projektu KPŻ2030, szczegółowe omówienie zagadnień znajduje się w samej Prognozie.
58	Fundacja WWF Polska	Rozdział 4.3 Oddziaływanie w przypadku braku realizacji Programu – ludność i dobra materialne	Usunąć ze zdania „W przypadku ludności i dóbr materialnych, brak realizacji Programu przełoży się na utratę ewentualnych korzyści związanych z funkcjonowaniem obiektów, poprawą warunków żeglownych, a także poprawą stanu powietrza i przeciwdziałaniem zmianom klimatu.” fragment „a także poprawą stanu powietrza i przeciwdziałaniem zmianom klimatu		Nie wykazano w jaki sposób realizacja KPŻ miałyby poprawić stan powietrza i przeciwdziałać skutkom zmiany klimatu	wyjaśniona	W projekcie KPŻ2030 znajdują się najważniejsze wnioski wynikające z Prognozy oddziaływania na środowisko projektu KPŻ2030, szczegółowe omówienie zagadnień znajduje się w samej Prognozie.
59	Fundacja WWF Polska	Rozdział 4.3 Oddziaływanie w przypadku braku realizacji Programu - zabytki	Zmiana fragmentu zdania „Inwestycje zaplanowane w ramach KPŻ2030 dotyczą modernizacji obiektów, z których część ma status zabytku (elementy obiektu Jazu na Ujściu Nysy). „ z „z których część ma		Wymieniono wyłącznie 1 obiekt, nie jest to więc „część obiektów”, ale „jeden” obiekt.	uwzględniona	Przeredagowano wskazane zdanie.

			status zabytku” na „z których jeden ma status zabytku”				
60	Fundacja WWF Polska	Rozdział 4.3 Oddziaływanie w przypadku braku realizacji Programu – zasoby naturalne	Usunąć zdanie „Dodatkowo negatywny wpływ będzie wynikał ze straty korzyści związanych z poprawą stanu powietrza i dalszym szkodliwym oddziaływaniem zanieczyszczeń na obiekty zabytkowe.”		Nie wykazano w jaki sposób realizacja KPŻ miałyby poprawić stan powietrza. Nie wykazano istnienia oraz rodzaju „szkodliwych oddziaływań na obiekty zabytkowe”.	wyjaśniona	W projekcie KPŻ2030 znajdują się najważniejsze wnioski wynikające z Prognozy oddziaływania na środowisko projektu KPŻ2030, szczegółowe omówienie zagadnień znajduje się w samej Prognozie.
61	Fundacja WWF Polska	Rozdział 4.3 Wpływ realizacji na poszczególne komponenty środowiska – wpływ na wody powierzchniowe	Usunięcie zdania „Z uwagi na charakter planowanych prac 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.”		Prace regulacyjne przewidziane w KPŻ stoją w sprzeczności z osiągnięciem celów środowiskowych określonych w RDW.	częściowo uwzględniona	Przeformułowano wskazany fragment, dodano stosowne wyjaśnienie.
62	Fundacja WWF Polska	Rozdział 4.3 Wpływ realizacji na poszczególne komponenty środowiska – wpływ na wody podziemne	Zmienić zdanie z „Natomiast na etapie eksploatacji obiektów, ich wpływ może być związany z podniesieniem poziomu wód podziemnych” na „Natomiast na etapie eksploatacji obiektów, ich wpływ może być związany z lokalnym podniesieniem poziomu wód gruntowych oraz ich obniżeniem poniżej obiektów”.		Prace przewidziane w ramach KPŻ nie wpłyną na poziom wód podziemnych.	wyjaśniona	W projekcie KPŻ2030 znajdują się najważniejsze wnioski wynikające z Prognozy oddziaływania na środowisko projektu KPŻ2030, szczegółowe omówienie zagadnień znajduje się w samej Prognozie.
63	Fundacja WWF Polska	4.3 Wpływ realizacji na poszczególne komponenty środowiska – wpływ na wody podziemne	Usunięcie fragmentu zdania „co poprawi retencję wód podziemnych na tym obszarze i będzie stanowić istotne działanie przeciwdziałające zjawisku suszy.”.		Nie wykazano w jaki sposób realizacja KPŻ miałyby przeciwdziałać skutkom suszy.	wyjaśniona	W projekcie KPŻ2030 znajdują się najważniejsze wnioski wynikające z Prognozy oddziaływania na środowisko projektu KPŻ2030, szczegółowe omówienie zagadnień znajduje się w samej Prognozie.

Uwagi do projektu Prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030

Termin konsultacji publicznych 11 lipca 2022 r. – 10 sierpnia 2022 r.

L.P.	PODMIOT ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	CZĘŚĆ DOKUMENTU NUMER ROZDZIAŁU/PODR OZDZIAŁU LUB NUMER ZAŁĄCZNIKA, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA LUB WNIOSEK	TREŚĆ ZGŁASZANEJ UWAGI LUB WNIOSKU	PROPOZYCJA ZMIAN	UZASADNIENIE ZGŁASZANEJ UWAGI	FORMA UWZGLĘDNIENIA UWAGI	UZASADNIENIE
1	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.	7 PROPOZYCJA ROZWIĄZAŃ MAJĄCYCH NA CELU ZAPOBIEGANIE, OGRANICZENIE LUB KOMPENSACJĘ PRZYRODNICZĄ NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ŚRODOWISKO MOGĄCYCH BYĆ REZULTATEM REALIZACJI KPŻ2030, W SZCZEGÓLNOŚCI NA CELE I PRZEDMIOTY OCHRONY OBSZARÓW NATURA 2000 ORAZ INTEGRALNOŚCI TYCH OBSZARÓW	jedno z działań z zakresu ochrony środowiska to :”w trakcie prowadzenia prac powinno się zapewnić nadzór przyrodniczy”.	w trakcie prowadzenia prac wymagany jest nadzór przyrodniczy”.	Nadzór przyrodniczy to szereg działań kontrolnych i dokumentacyjnych realizowanych w trakcie Inwestycji. Podstawą do przystąpienia realizacji przedsięwzięcia jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zgodnie z prawem w wydanej decyzji, właściwy organ określa m.in. warunki wykorzystywania terenu w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych gatunków i siedlisk przyrodniczych. W przypadku wystąpienia potrzeby wynikającej z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, ustawa nakłada także obowiązek zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i wykonania kompensacji przyrodniczej.	uwzględniona	Uwagę uwzględniono, wprowadzono zmiany do dokumentu.
2	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.	7 PROPOZYCJA ROZWIĄZAŃ MAJĄCYCH NA CELU ZAPOBIEGANIE, OGRANICZENIE LUB KOMPENSACJĘ PRZYRODNICZĄ NEGATYWNYCH	propozycja rozwiązań mających na celupierwszy akapit – (...) “Należy pamiętać, że w działaniach należy uwzględnić ochronę gleby, roślinności, naturalnego ukształtowania terenu, wód powierzchniowych i podziemnych”	Należy pamiętać, że w działaniach należy uwzględnić ochronę gleby, roślinności, naturalnego ukształtowania terenu, wód powierzchniowych i podziemnych, a także uwzględnić problematykę zmian	Zgodnie z zaleceniami GDOŚ zawartymi w piśmie DOOŚ-TSOOŚ.411.10.2021.BW/KSZ z dnia 17-03-2021 r.	uwzględniona	Uwagę uwzględniono, wprowadzono zmiany do dokumentu.

		ODDZIAŁYWAŃ NA ŚRODOWISKO MOGĄCYCH BYĆ REZULTATEM REALIZACJI KPŻ2030, W SZCZEGÓLNOŚCI NA CELE I PRZEDMIOTY OCHRONY OBSZARÓW NATURA 2000 ORAZ INTEGRALNOŚCI TYCH OBSZARÓW		klimatu i różnorodności biologicznej.			
3	Deutscher Naturschutzring z siedzibą w Berlinie	5 POTENCJALNE ODDZIAŁYWANIA TRANSGRANICZNE 6.4.7.2 Wpływ na obszary Natura 2000	Realizacja projektu pozostaje w sprzeczności z dyrektywą siedliskową wobec zaniechania przeprowadzenia transgranicznej strategicznej oceny oddziaływania na środowisko w zakresie wpływu na siedliska położone na terytorium Republiki Federalnej Niemiec.	Przeprowadzenie transgranicznego oddziaływania na środowisko i w jego wyniku uznanie za bezzasadny realizacji projektu KPŻ2030.	<p>W dokumencie „Projekt prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030” (dalej jako: „Projekt Prognoza-KPŻ”) wskazano, że „na poziomie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko nie zidentyfikowano ryzyka znaczącego transgranicznego oddziaływania na skutek realizacji założeń zawartych w dokumencie. Żadne z oddziaływań identyfikowanych 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. Dlatego też w wyniku realizacji KPŻ2030 na obszarze dorzecza Odry i Wisły nie przewiduje się wystąpienia transgranicznego oddziaływania na środowisko, wymagającego przeprowadzenia postępowania i procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym” (s. 35 Projektu Prognoza-KPŻ); „posiadane na obecnym etapie informacje nie dają podstaw do uznania, że zakładane obecnie oddziaływania są na tyle istotne, aby dawał podstawy do uznania, że konieczne jest przeprowadzenie oceny w kontekście transgranicznym” (s. 50 Projektu Prognoza-KPŻ). Jest to całkowicie wadliwa ocena, biorąc pod uwagę wpływ planu m.in. na obszary chronione znajdujące się po stronie niemieckiej.</p> <p>Przede wszystkim jednak, nie można zgodzić się z wywodem Autorów Projektu Prognoza-KPŻ , znajdującym się na stronach 48-50 w odniesieniu do przedsięwzięcia 1B.2 Etap I i Etap II Prace modernizacyjne na Odrze granicznej. Szczegółowe uzasadnienie wadliwości raportu, oceny oddziaływania na środowisko i samej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach znajdują się w aktach administracyjnych sprawy DOOŚ-WDŚ/ZOO.420.24.2020.aka.109, rozpatrywanej obecnie przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. W tym miejscu należy podkreślić z całą stanowczością, że wpływ planowanych działań na środowisko z uwzględnieniem oddziaływania na obszary Natura 2000 wyznaczone w ramach sieci europejskiej, czyli tych funkcjonujących na terenie Polski i Republiki Federalnej Niemiec nie był analizowany w sposób szczegółowy. Raport zawiera liczne braki, a decyzja jest sprzeczna z prawem (w tym dyrektywą siedliskową) i zachodzi konieczność jej uchylenia. Błędny jest przy tym wniosek, że „nie stwierdzono oddziaływań istotnych lub negatywnych” (s. 49 Projektu Prognoza-KPŻ), ponieważ oddziaływania te istnieją przede wszystkim w zakresie negatywnego wpływu na siedliska chronione: 3260, 3270,91E0*, 3150 i 6440, a także siedlisko gatunku koza pospolita.</p> <p>Problematyce zaniechania przeprowadzenia transgranicznej oceny oddziaływania prac wykonywanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na część cieku rzeki Odry oraz jej brzeg, które znajdują się na terytorium Republiki Federalnej Niemiec, poświęcony został dokument pt. „Stellungnahme zum einseitigen Bühnenausbau nur entlang des polnischen Ufers und die Konsequenzen für die Umweltauswirkungen auf die deutschen Ufer der Oder” / „Opinia w sprawie jednostronnej rozbudowy ostróg tylko wzdłuż polskiego brzegu i konsekwencji dla oddziaływań na środowisko na niemieckim brzegu Odry” z dnia 17 marca 2022 r., który został przygotowany przez dra inż. Ingo Schanudera z Uniwersytetu Technicznego w Wiedniu (dalej: „Opinia dot. rozbudowy-UTW”). Z Opinii dot. rozbudowy-UTW wynika, że nie ma opartych na aktualnym stanie wiedzy podstaw planistycznych do prowadzenia prac wyłącznie na jednym brzegu Odry. W Opinii dot. rozbudowy-UTW podkreślono ponadto, że wprawdzie przy ocenie</p>	uwzględniona	Procedura transgranicznej oceny oddziaływania na środowisko została przeprowadzona. Państwo narażone powiadomiło, że jest zainteresowane uczestnictwem w postępowaniu w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko zgodnie z art. 114 ustawy ooś.

				<p>skutków prowadzenia prac budowlanych uwzględnione zostały całościowo skutki rozwoju koryta Odry, jednak nie odniesiono się w żaden sposób do ewentualnych konsekwencji wykonania prac wyłącznie na jednym brzegu rzeki. Załączona Opinia dot. rozbudowy-UTW wykazuje również brak merytorycznych podstaw do przyjęcia miejscowych przekształceń dna na skutek prowadzenia prac budowlanych na jednym brzegu Odry. Z Opinii dot. rozbudowy-UTW wynika ponadto, że jednostronna rozbudowa prowadzi do zwiększonej aktywności nurtu na polskim brzegu. Tym samym zostanie tam też w większym stopniu uruchomiony i transportowany z nurtem osad. Transport ten w przypadku drobnego osadu Odry odbywa się nie tylko w kierunku przepływu, ale także w poprzek tego kierunku, tzn. pomiędzy brzegami i pomiędzy Odrą i jej przestrzeniami międzyostrogowymi. Zwiększone przez jednostronną rozbudowę uruchomienie osadu przy polskim brzegu prowadzi tym samym także do zwiększonego wprowadzania osadów do przestrzeni międzyostrogowych po niemieckiej stronie. Skutkiem tych zjawisk jest przyspieszona akumulacja, a tym samym utrata siedlisk i bioróżnorodności. Odnotowania wymaga ponadto, że efekty jednostronnej rozbudowy nie zostały do tej pory poddane wymaganym badaniom. Jeżeli chodzi o fizyczne skutki jednostronnej rozbudowy i jego wpływ na siedliska przyrodnicze znajdujące się po niemieckiej stronie Odry, to nie zostały zgromadzone solidne dane na ten temat.</p> <p>W dokumencie pt. „Verfahren zu den grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen des geplanten Projekts der Republik Polen mit dem Titel „1B.2 Etappe I und Etappe II Modernisierungsarbeiten an der Oder als Grenzfluss im Rahmen des Projekts des Hochwasserschutzes im Einzugsgebiet der Oder und Weichsel. Beeinträchtigungen ausgewählter Fischarten des Anhangs II FFH-RL in der Phase I“ / „Postępowanie w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko planowanego projektu Rzeczypospolitej Polskiej „1B.2 Prace modernizacyjne etap I i etap II na Odrze jako rzece granicznej w ramach projektu ochrony przeciwpowodziowej w dorzeczu Odry i Wisły”. Zagrożenia dla wybranych gatunków ryb z załącznika II Dyrektywy siedliskowej w fazie I”) Instytutu Ekologii Wód i Rybołówstwa Śródlądowego im. Leibniza (Leibniz-Institut für Gewässerökologie und Binnenfischerei; IGB) z dnia 29 marca 2022 r. (dalej: „Opinia IGB”), wskazano (per analogiam), że prace budowlane prowadzone na polskiej stronie będą oddziaływały na siedliska przyrodnicze na kilka sposobów. W szczególności bagrowanie i jednostronne modyfikacje ostróg zawsze wpływają na bilans i transport osadów, na skutek czego nie można wykluczyć bezpośredniego oddziaływania osadów na brzeg znajdujący się po stronie niemieckiej (s. 8 Opinii IGB). W przypadku, gdy realizacja planowanych prac może potencjalnie zagrażać obszarowi Natura 2000 w sąsiednim państwie członkowskim Unii Europejskiej, to wymagane jest także przeprowadzenie oceny oddziaływania na ten obszar – na podstawie przepisów dyrektywy siedliskowej – w tym sąsiednim państwie członkowskim Unii Europejskiej. Zasady dokonywania oceny, które przewidziane zostały w art. 6 ust. 3 dyrektywy siedliskowej, dotyczą w równym stopniu zagrożeń dla wszelkich obszarów Natura 2000 – bez względu na źródło pochodzenia takich zagrożeń. W prawie Unii Europejskiej dokonanie oceny skutków prac dla danego terenu z punktu widzenia założeń jego ochrony, powiązane zostało z terenem jako takim. Bez znaczenia pozostają przy tym granice administracyjne czy państwowe obszaru Natura 2000, ponieważ – z punktu widzenia celów ochrony przyrody – mają one sztuczny charakter. W rozpatrywanej sprawie nie podjęto jednak takiej oceny (s. 219-222 Projektu Prognoza-KPŻ).</p> <p>Dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy znaczenie zyskuje ponadto szczególny charakter Odry jako rzeki granicznej. Wprawdzie granica państwowa między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec przebiega wzdłuż talwegu rzeki Odry, jednak to Odra jako taka i oba jej brzegi stanowią pod względem fizycznym, biologicznym i ekologicznym jeden ekosystem. Gdyby rzeka Odra położona była na terenie wyłącznie jednego z państw – Rzeczypospolitej Polskiej albo Republiki Federalnej Niemiec, to nie byłoby najmniejszych wątpliwości, że oba jej brzegi oraz cały nurt musiałyby zostać poddane ocenie na podstawie jednolitych kryteriów.</p> <p>Konieczność przeprowadzenia transgranicznej oceny wynika także pośrednio z art. 7 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/42/WE z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko (Dz. U. UE. L. z 2001 r., nr 197, s. 30; dalej: „dyrektywa SEA”). Zgodnie z art. 7 ust. 1 dyrektywy SEA, jeżeli Państwo Członkowskie uznaje, że realizacja planu lub programu</p>		
--	--	--	--	--	--	--

					<p>przygotowywanego w odniesieniu do jego terytorium potencjalnie spowodować może znaczący wpływ na środowisko w innym Państwie Członkowskim, lub w przypadku gdy zażąda tego Państwo Członkowskie, które potencjalnie może być znacząco zagrożone, Państwo Członkowskie, na którego terytorium plan lub program jest przygotowywany, przed jego przyjęciem lub poddaniem procedurze ustawodawczej przesyła kopię projektu planu lub programu i odnośne sprawozdanie dotyczące środowiska do drugiego Państwa Członkowskiego. W konsekwencji ocena oddziaływania na środowisko jest niekompletna, jeżeli nie dokonano w jej ramach wpływu przyjmowanego projektu na sąsiednie państwo członkowskie.</p> <p>Stanowisko o konieczności przeprowadzenia transgranicznej oceny na środowisko na gruncie dyrektywy siedliskowej wywodzone jest z motywów jej wydania. Zgodnie bowiem z motywem 4 dyrektywy siedliskowej, na europejskim terytorium Państw Członkowskich stan siedlisk przyrodniczych nadal się pogarsza i coraz większa liczba dzikich gatunków jest poważnie zagrożona; jeśli się uwzględni, iż zagrożone siedliska i gatunki tworzą część dziedzictwa naturalnego Wspólnoty i że dotyczące ich zagrożenia mają często charakter transgraniczny, konieczne jest w celu ich ochrony podjęcie środków na poziomie wspólnotowym (zob. opinię Rzecznika Generalnego z dnia 7 marca 2000 r., C-371/98, The Queen przeciwko Secretary of State for the Environment, Transport and the Regions, ex parte First Corporate Shipping Ltd, przy udziale World Wide Fund for Nature UK (WWF) i Avon Wildlife Trust, pkt 4, ECLI:EU:C:2000:108; opinię Rzecznika Generalnego z dnia 10 września 2020 r. w połączonych sprawach C-473/19 i C-474/19, Föreningen Skydda Skogen i in. przeciwko Länsstyrelsen i Västra Götalands län, pkt 112, ECLI:EU:C:2020:699). Podobne stanowisko zaprezentował TSUE w wyroku z dnia 10 października 2019 r., C-674/17, postępowanie zainicjowane przez Luonnonsuojeluyhdistys Tapiola Pohjois-Savo – Kainuury, pkt 58, ECLI:EU:C:2019:851). Stosownie do zasad ochrony siedlisk przyrodniczych zawartych w prawie Unii Europejskiej, właściwe władze krajowe wyrażają zgodę na ten plan lub przedsięwzięcie dopiero po upewnieniu się, że nie wpłynie on niekorzystnie na stan obszaru Natura 2000, ewentualnie projekt może zostać zatwierdzony dopiero po przeprowadzeniu oceny wyjątków lub odstępstw zgodnie z kryteriami ujętymi w art. 6 ust. 4 dyrektywy siedliskowej (zob. art. 6 ust 3 i 4 dyrektywy siedliskowej). W konsekwencji, nie można przyjąć niniejszego planu, ponieważ jego skutki dla obszarów Natura 2000, które znajdują się po stronie niemieckiej, nie stanowiły przedmiotu oceny z punktu widzenia reguł przewidzianych w dyrektywie siedliskowej. Raz jeszcze podkreślić należy ponadto, że uzasadnienie braku konieczności przeprowadzania transgranicznej strategicznej oceny na środowisko jest lakoniczne i pozbawione naukowej argumentacji.</p>		
4	Deutscher Naturschutzring z siedzibą w Berlinie	6.4.1 Wpływ na powierzchnię ziemi i gleby 6.4.3 Wpływ na wody podziemne	Zrealizowanie projektu KPŻ2030 w proponowanym kształcie doprowadzi do utraty wartości typów siedlisk przyrodniczych uzależnionych od wód gruntowych, w szczególności typu siedliska priorytetowego – 91E0* i siedlisk 3150 – starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne; 6440 – łąki selernicowe ze względu na obniżenie poziomu wód gruntowych.	Brak realizacji projektu KPŻ2030.	<p>Zrealizowanie projektu KPŻ2030 doprowadzi do utraty wartości trzech typów siedlisk przyrodniczych uzależnionych od wód gruntowych, które znajdują się w specjalnych obszarach ochrony siedlisk. Problematyka ta została poddana szczegółowej analizie w dokumencie pt. „Projekt Rzeczypospolitej Polskiej „1B.2 Etap I i Etap II Prace modernizacyjne na Odrze granicznej w ramach Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wisły” – Negatywne oddziaływania na typy siedlisk z Dyrektywy Siedliskowej zależne od wód podziemnych” (dalej: „Opinia-wody gruntowe”). O utracie wartości typów siedlisk przyrodniczych uzależnionych od wód podziemnych (3150 – starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne; 6440 – łąki selernicowe; 91E0* – łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe) przesądza okoliczność, że wykonywane prace mają prowadzić do pogłębienia koryta rzeki, względnie kanału żeglugowego. W wyniku pogłębiania dochodzi jednak do obniżenia poziomu wód gruntowych na terenach przyległych do Odry. Zagadnienie to zostało przedstawione w formie graficznej w Opinii-wody gruntowe (s. 2-4).</p> <p>Wskazane powyżej skutki nie zostały zupełnie uwzględnione w Projekcie Prognoza-KPŻ oddziaływania na środowisko dla projektu KPŻ2030. Tymczasem, skoro oddziaływań tych nie da się w sposób oczywisty wykluczyć, to wymagane było ich zbadanie z punktu widzenia zgodności z przepisami dyrektywy siedliskowej. Siedlisko 91E0* stanowi typ siedliska priorytetowego.</p> <p>Zgodnie z art. 6 ust. 4 dyrektywy siedliskowej, jeżeli dany teren obejmuje typ siedliska przyrodniczego i/lub jest zamieszkały przez gatunek o znaczeniu priorytetowym, to jedyne względy, na które można się powołać przy przyjęciu i realizacji planu stanowią względy odnoszące się do zdrowia ludzkiego lub bezpieczeństwa publicznego,</p>	wyjaśniona	Prognoza ma na celu przedstawienie skutków realizacji prognozowanego dokumentu na środowisko, w tym także na szeroko rozumianą bioróżnorodność. Pozwala przede wszystkim na ocenę, czy proponowane do realizacji działania i kierunki rozwoju uwzględniają we właściwym stopniu kwestie związane z ochroną środowiska. W przypadku pojedynczych, indywidualnych przedsięwzięć niezbędne jest wykonanie oceny oddziaływania na środowisko, popartej wykonanymi analizami i przeprowadzonymi inwentaryzacjami. Jednym ze źródeł danych były opracowane raporty oddziaływania na środowisko, a także decyzje środowiskowe, w których szczegółowo odniesiono się do kwestii wpływu planowanych działań na stan środowiska naturalnego. W stosunku do siedlisk łągowych 91E0 i 91F0 należy wskazać, iż lasy łąkowe zlokalizowane na odcinku Odry objętym planowaną inwestycją leżą na niskiej terasie zalewowej i nie są odcięte od rzeki obwałowaniami. Przedstawiona w raporcie waloryzacja najcenniejszych kompleksów łągów (dębowo -wiązowo-

				<p>korzystnych skutków o podstawowym znaczeniu dla środowiska lub – po wyrażeniu opinii przez Komisję Europejską – innych powodów o charakterze zasadniczym wynikających z nadrzędnego interesu publicznego. Nie zostało to jednak dokonane w projekcie, co stanowi o wadliwości prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030.</p> <p>Uznanie, przy tym, że „Na etapie realizacji przedsięwzięć, jedynym potencjalnym oddziaływaniem na wody podziemne, może być zanieczyszczenie wskutek nieuszczelności w pojazdach i urządzeniach silnikowych powodujących przedostawanie się wycieków płynów eksploatacyjnych do środowiska gruntowo-wodnego” dziwi zwłaszcza w związku ze wskazaniem w Projekcie Prognoza-KPŻ , iż „Jako największe zagrożenie dla stanu ochrony siedlisk przyrodniczych wskazuje się działalność człowieka, (w znaczącym stopniu powodująca obniżanie poziomu wód gruntowych)” (s. 128 Projektu Prognoza-KPŻ) i z uznaniem obniżania zwierciadła wód i obniżania poziomu wód podziemnych za główne problemy ochrony środowiska, istotne z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu (s. 152-153 Projektu Prognoza-KPŻ). Dalej wprost wskazano (s. 154 Projektu Prognoza-KPŻ), że na etapie eksploataowania/funkcjonowania budowli piętrzącej mogą następować zmiany procesów rzeźbotwórczych w korycie rzeki. Dochodzić może również do zmiany w zakresie uwodnienia gruntów sąsiadujących z rzeką. Przewiduje się przy tym negatywne skutki ww. oddziaływań, w tym „obniżenie poziomu wód gruntowych (powodujący między innymi przesuszenie gruntów) poniżej stopnia wodnego” (s. 154 Projektu Prognoza-KPŻ). „Kluczowym aspektem jest ryzyko wystąpienia erozji poniżej stopni wodnych wskutek powstania deficytu rumowiska, którego wypłukiwanie prowadzi do obniżania dna i zwierciadła wody (...) [skutek której] będzie obniżało się dno rzeki, co w dłuższej perspektywie czasu doprowadzi do obniżenia poziomu wód gruntowych w strefie przybrzeżnej” (s. 154 Projektu Prognoza-KPŻ).</p> <p>Na stronie 225 Projektu Prognoza-KPŻ dodano ponadto wprost, że „potencjalnym negatywnym oddziaływaniem związanym z etapem eksploatacji zabudowy regulacyjnej jest jednak ryzyko, że w dłuższej perspektywie czasowej dojdzie do przyspieszonej erozji wgłębnej w strefie toru wodnego na skutek koncentracji nurtu i ograniczenia dopływu rumowiska z brzegów. Może to doprowadzić do obniżenia poziomu zwierciadła wody w rzece i w konsekwencji spadku poziomu wód gruntowych i załadowienia pól międzyostrogowych, co byłoby niekorzystnym długookresowym oddziaływaniem inwestycji i mogłoby zredukować odtworzone wskutek przebudowy ostróg siedliska przybrzeżne”.</p> <p>W odniesieniu do pogłębiania dna przez rozbudowę ostróg – w ramach fachowej analizy tej problematyki – zwrócono uwagę, że: „Doświadczenia pochodzące z innych dużych rzek jak Łaba, dolny Ren, Wisła czy silnie uregulowany odcinek Odry środkowej potwierdzają fakt, że zwierciadło wody po rozbudowie ostróg w dłuższej perspektywie czasowej dopasowuje się do zerodowanego dna. Efektem jest opadanie poziomu wody gruntowej, co jest katastrofalne dla nadrzecznych łęgów” (zob. s. 65 dokumentu pt. „Skuteczność planowanego polderu zalewowego Międzyodrze i koncepcji regulacji cieków na poprawę ochrony przeciwpowodziowej na dolnej Odrze”, red. Ch. Gerstgraser, Cottbus 2018, który został przygotowany przez gerstgraser Ingenieurbüro für Renaturierung; dalej: „Ekspertyza-Gerstgraser”).</p> <p>Celem regulacji rzeki jest pogłębienie koryta bądź dna rzeki. Zgodnie z aktualnym stanem wiedzy, w wyniku takiego pogłębienia dochodzi do obniżenia poziomu wód gruntowych w sąsiadujących siedliskach łądowych, co graficznie przedstawiono w Opinii-wody gruntowe”, s. 2-4. Tymczasem w Projekcie Prognoza-KPŻ nie przeanalizowano wpływu obniżenia poziomu wód gruntowych na siedliska uzależnione od poziomu wód podziemnych: 3150 – starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne; 6440 – łąki selernicowe; 91E0* – łąki wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe łąki wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe. Wśród nich zasadnicze znaczenie zyskuje ochrona typu siedliska 91E0*, który stanowi typ siedliska priorytetowego.</p> <p>Niewystarczającym jest przy tym wskazanie, że „piętrzenie wód wpływa na zmianę hydrodynamiki wód podziemnych i tym samym na głębokość występowania zwierciadła wód podziemnych oraz kierunków ich przepływu. Wpływ ten może być zarówno pozytywny (poprawa warunków nawilgocenia powierzchni ziemi), jak i negatywny: wskutek erozji dna rzecznoego może dojść do obniżenia poziomu płytkich wód</p>		<p>jesionowych „Łęgów Słubickich” oraz łęgów wierzbowych koło Starej Rudnicy, Radunia i Piasku) wykazała, że stan ich ochrony jest korzystny. W związku z tym nadrzeczne lasy łęgowe dobrze sobie radzą w warunkach doliny rzeki, która została już przekształcona w wyniku prac regulacyjnych. Najważniejszym czynnikiem warunkującym zachowanie w korzystnym stanie ochrony lasów łęgowych w warunkach doliny dużej rzeki (takiej jak graniczna Odra) jest okresowe zalewanie siedliska łęgów przez wezbrane wody rzeki. Zalewanie to w zupełności wystarcza do zapobiegania procesowi grądowienia łęgów (rośliny grądów nie tolerują zalewania) i podtrzymywania procesu madotwórczego, na co zmodernizowana zabudowa nie będzie miała wpływu. Należy podkreślić, iż planowane przedsięwzięcie nie stanowi nowej zmiany w środowisku, a jedynie dotyczy modernizacji już istniejących obiektów. Dodatkowo, jak wynika z przeprowadzonych na etapie OOS analiz, początkowo można spodziewać się niewielkiego podwyższenia lustra wody (na skutek ponownego skoncentrowania nurtu przez odbudowane ostrogi), którego poziom z czasem powróci do stanu sprzed prac modernizacyjnych. Nie ma więc podstaw do obawy, że siedlisko łęgów zostanie pozbawione okresowego zalewania wezbranymi wodami, które są czynnikiem koniecznym (kardynalnym) dla jego zachowania w korzystnym stanie ochrony w długiej perspektywie czasowej. Prognozy klimatologiczne sugerują, że nie grozi nam zanik odpowiednio wysokich wezbrań na Odrze i innych dużych rzekach w Polsce.</p> <p>Częstsze letnie susze, które są przewidywane przez aktualne modele klimatologiczne, mogą obniżyć wilgotność siedliska łęgów w okresie od późnej wiosny do wczesnej jesieni. Jednak nie znikną wysokie wezbrania rzeki, które skutecznie zapobiegają degradacji tych siedlisk. Biorąc pod uwagę powyższe zgodnie z zapisami wydanych decyzji administracyjnych, nie ma podstaw do stwierdzenia iż realizacja planowanego przedsięwzięcia spowoduje szkody w siedlisku nadrzecznych lasów łęgowych poprzez zmianę koniecznego dla ich funkcjonowania reżimu hydrologicznego rzeki. W zakresie oddziaływania na poziom wód gruntowych planowanych przedsięwzięć, z przedstawionych w raporcie OOS badań i obliczeń , jednoznacznie wynika, że podwyższenie zwierciadła wody przy wysokich i powodziowych stanach wód, jak i jego obniżenie w przypadku niżówek (będące naturalnym następstwem obniżenia dna) będzie niewielkie w stosunku do warunków, które panują na rzece w jej stanie obecnym, a realizacja inwestycji nie zwiększa</p>
--	--	--	--	--	--	---

					podziemnych. Zmianom tym towarzyszą przemiany hydrochemiczne. Zagrożenia związane z ww. aspektami mogą (powinny) być przedmiotem modelowania i można im przeciwdziałać; powinno to być przedmiotem pogłębionych analiz na etapie postępowań administracyjnych, w ramach których bada się zgodność przedsięwzięć z celami środowiskowymi w zakresie ochrony wód i ochrony środowiska przyrodniczego” (s. 175 Projektu Prognoza-KPŻ). Już na etapie opracowywania planu powinno się zbadać fakt negatywnego wpływu obniżenia poziomu wód gruntowych na siedliska chronione, czego w opiniowanym projekcie nie zrobiono, ograniczając się do stwierdzenia, że „potencjalnym negatywnym oddziaływaniem związanym z etapem eksploatacji zabudowy regulacyjnej jest jednak ryzyko, że w dłuższej perspektywie czasowej dojdzie do (...) obniżenia poziomu zwierciadła wody w rzece i w konsekwencji spadku poziomu wód gruntowych i zalądowania pól międzyostrogowych, co byłoby niekorzystnym długookresowym oddziaływaniem inwestycji i mogłoby zredukować odtworzone wskutek przebudowy ostróg siedliska przybrzeżne”.		ryzyka powodziowego oraz nie doprowadzi do znaczącego obniżenia się zwierciadła wód gruntowych, które mogłoby skutkować przesuszeniem terenów przybrzeżnych. Dodatkowo w ramach przedsięwzięcia prowadzony będzie monitoring poziomu wód gruntowych.
5	Deutscher Naturschutzring z siedzibą w Berlinie	6.4.7.1 Wpływ na różnorodność biologiczną 6.4.7.5 Wpływ na ichtiofaunę	Zrealizowanie projektu KPŻ2030 w proponowanym kształcie doprowadzi do utraty wartości siedliska przyrodniczego typu 3270, 3260 i siedliska przyrodniczego gatunku koza pospolita (<i>Cobitis taenia</i>).	Brak realizacji projektu KPŻ2030.	Realizacja przedsięwzięć związanych z zabudową regulacyjną na Odrze i doprowadzi do trwałej utraty wartości siedliska przyrodniczego typu 3270 i 3260, co jednak nie zostało uwzględnione w projekcie pomimo wskazania, że obszar Natura 2000 Untersee Odertal, na obszarze którego ww. siedlisko podlega ochronie, jest w obszarze objętym planowanym przedsięwzięciem (s. 140 Projektu Prognoza-KPŻ). Realizacja przedsięwzięć doprowadzi do utraty wartości siedliska przyrodniczego 3270 i 3260, w szczególności gatunku ryb – kozy pospolitej (<i>Cobitis taenia</i>) i gatunku rośliny – nadbrzeżnicy nadrzecznej (<i>Corrigiola litoralis</i>). Negatywny wpływ na siedlisko kozy pospolitej wynika wprost z Opinii IGB, która to opinia ma zastosowanie również do niniejszego projektu w zakresach pokrywających się przedsięwzięć i prac. Z treści Opinii IGB, jednoznacznie wynika, że będzie miało miejsce zagrożenie gatunku chronionego – kozy pospolitej oraz innych gatunków ryb, a także siedliska przyrodniczego typu 3270. Koza pospolita jest rodzimym gatunkiem dla dwóch typów siedlisk przyrodniczych 3270 – Zalewane muliste brzegi rzek oraz 3260 – Nizinne i podgórskie rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników. Gatunek ten stanowi cel ochrony we wszystkich obszarach Natura 2000 położonych wzdłuż rzeki Odry. Została ona wymieniona w Załączniku II dyrektywy siedliskowej. Koza pospolita występuje więc także na obszarze, na który negatywnie oddziaływać będą omawiane przedsięwzięcia, gdyż dokonywane na potrzeby badań środowiskowych odłowienia ryb pozwalają na wniosek, że koza pospolita występuje powszechnie w środkowej i dolnej Odrze (s. 4 Opinii IGB). Okoliczność ta musi być wzięta pod uwagę w ocenianym dokumencie. Wymaga odnotowania, że negatywny wpływ na ichtiofaunę został wspomniany w Projekcie Prognoza-KPŻ: „w przypadku realizacji przedsięwzięć związanych z zabudową regulacyjną na Odrze i Wiśle, potencjalne negatywne oddziaływanie na gatunki priorytetowe będzie związane głównie z etapem realizacji. Niewielka powierzchnia jednorazowo prowadzonych prac w stosunku do szerokości rzeki i wielkości przepływu zarówno Odry jak i Wisły, spowoduje jednak szybkie rozproszenie powstałej zawiesiny w nurcie. Jednak możliwe jest okresowe utrzymywanie się podwyższonych koncentracji zawiesiny w polach międzyostrogowych w rejonie prac, co może prowadzić do lokalnego pogorszenia stanu siedlisk i warunków bytowania ryb. Wzrost koncentracji zawiesiny jest szczególnie niebezpieczny w okresie tarła ryb, inkubacji ikry i stadium wylęgu. Kolejne istotne zagrożenie w planowanym przedsięwzięciu z punktu widzenia zasobów ichtiofauny zasiedlającej strefę brzegu i pól międzyostrogowych, stanowi wzmożony ruch sprzętu budowlanego, a przede wszystkim wibracje związane z umieszczeniem elementów umocnieniowych. Opisane wyżej prace generować mogą drgania i wibracje dna oraz wody, a także dźwięki o dużym nasileniu. Wibracje w środowisku wodnym są odbierane przez ryby czułymi receptorami linii bocznej, to samo dotyczy dźwięków (hałasów) przenoszonych w środowisku wodnym znacznie lepiej niż w powietrzu. W związku z tym lokalna ichtiofauna na czas robót może zostać wypłoszona na sąsiednie tereny, jednakże w wyniku prowadzenia tzw. wędrówek kompensacyjnych powróci po zakończeniu tego etapu budowy” (s. 225 Projektu Prognoza-KPŻ). Ostatnie zdanie nie zostało jednak poparte żadną argumentacją naukową. Utrata wartości siedliska przyrodniczego gatunku koza pospolita na skutek prowadzenia prac budowlanych nie została wprost przyznana w Projekcie Prognoza-	wyjaśniona/części owo uwzględniona	Odnosząc się do przedmiotowej uwagi należy wskazać, że szczegółowo zagrożenia związane z realizacją przedsięwzięcia zostały przeanalizowane na etapie indywidualnej oceny oddziaływania na środowisko wykazano, iż przy wdrożeniu działań minimalizujące dedykowanych ograniczeniu wpływu na przywołany gatunek ryby. W szczególności wskazano następujące działania minimalizujące i ograniczające: ograniczenie do minimum ingerencji w pola międzyostrogowe (nieusuwanie odsypów, pozostawianie płyczn i luźnych kamieni w polach międzyostrogowych), ograniczenie prac w wodzie w okresie obejmującym tarło (marzec-czerwiec); odbudowa siedlisk o charakterze bystrzy po stronie zanurtowej szczytów remontowanych ostróg (co trzecia ostroga remontowana), wprowadzanie elementów siedlisko twórczych (ponadwymiarowe głazy za tamami podłużnymi), tworzenie przepływowych siedlisk za tamami, połączonych z nurtem i wzbogaconych w elementy siedliskotwórcze. Wytyczne uwzględnione są także w wydanych dla przedsięwzięcia decyzjach administracyjnych. W Prognozie OOŚ zawarto działania minimalizujące w stosownym rozdziale dotyczącym minimalizacji wpływu planowanych działań na poszczególne komponenty środowiska. W celu ochrony siedlisk zlokalizowanych wzdłuż brzegów Odry w decyzji administracyjnej określono działania minimalizujące, które również zostały zawarte w Prognozie OOŚ: wykluczenie z lokalizacji miejsc składowania materiałów, w obrębie wilgotnych obniżień, w których okresie letnim mogłyby się rozwinąć zbiorowiska wskaźnikowe dla tego siedliska, nie ingerowanie przy wykonywaniu prac związanych z przebudową ostróg w odsypy znajdujące się w przestrzeniach międzyostrogowych z wyjątkiem miejsc bezpośrednio kolidującymi z projektowanymi obiektami (skrzydełka), prowadzenie prac przy budowie skrzydełek od najdalego punktu skrzydełka w kierunku ostrogi, unikanie przy umacnianiu podstaw

				<p>KPŻ, pomimo wymienienia tego gatunku jako występującego na obszarze planowanej inwestycji (s. 125 Projektu Prognoza-KPŻ). Pomimo tego, w Projekcie Prognoza-KPŻ wskazano na fakt, że „przy główkach ostróg, często umacnianych kamiennym narzutem, powstają małe strefy prądowe (sztuczne bystrza) przejmujące rolę kamiennych raf występujących w rzece przed regulacją i pogłębianiem kanału żeglownego. (...) te skutki oddziaływań należy rozpatrywać w kategorii pozytywnych oddziaływań, jednak należy zaznaczyć, iż po zrealizowaniu prac warunki te będą się tworzyć w perspektywie czasu (kilku do kilkunastu lat)”. Taka rzekoma „renaturyzacja” nie może zostać wyjaśniona za pomocą argumentów opartych na aktualnym stanie wiedzy przyrodniczej.</p> <p>Prace budowlane obejmujące ostrogi będą więc (zgodnie z Projektem Prognoza-KPŻ) prowadzone na obszarach siedliskowych kozy pospolitej – zrealizowanie przewidywanych inwestycji doprowadzi w konsekwencji do ich utraty.</p> <p>Nie można uznać, że w Projekcie Prognoza-KPŻ w odpowiedni sposób zbadano wpływ przemieszczania się osadów, głębokiej erozji oraz pogłębienia koryta Odry na siedliska kozy pospolitej – nie jest więc wiadome, czy realizowane przedsięwzięcia budowlane spowodują istotne pogorszenie stanu środowiska przyrodniczego. Biorąc pod uwagę powyższe, na tym etapie nie przewidziano konieczności kompensowania pogorszenia stanu siedliska przyrodniczego typu 3270 ani 3260.</p> <p>Zaznaczyć należy, że zachowanie bądź odtworzenie siedliska może nastąpić dopiero wówczas, gdy rzeka pozostanie nieuregulowana. Planowane prace – w sposób oczywisty wbrew przyjętym założeniom – doprowadzą w konsekwencji do zubożenia struktury siedliska, czego nieuchronną konsekwencją będzie spadek liczebności występujących w nim gatunków ryb rzecznych (s. 7 Opinii IGB w tym miejscu stosowana per analogiam).</p> <p>Przebudowa ostróg prowadzi do gromadzenia się większych ilości osadów w obszarach znajdujących się między ostrogami. Stanowi to zamierzony efekt, ponieważ budowa ostróg ma na celu pogłębienie koryta rzeki, dlatego osady z środka rzeki ulegają przemieszczeniu (spłukaniu) do obszarów znajdujących się między ostrogami. Rozbudowa ostróg prowadzi do zwiększenia prędkości przepływu wody między ostrogami, na skutek czego dochodzi do pogłębienia dna (względnie koryta) rzeki. Jak wskazano w Projekcie Prognoza-KPŻ, „przebudowa ostróg spowoduje także oddziaływanie na biocenozy, które wytworzyły się na tych budowlach regulacyjnych oraz biocenozy na skarpach i strefie przybrzeżnej bezpośrednio sąsiadujących z ostrogami. W następstwie prac prowadzonych w korycie i w strefie lądowej nastąpi efektywna utrata siedlisk i efekt odstraszenia fauny. Możliwa jest również bezpośrednia śmiertelność zwierząt, szczególnie tych o organicznej mobilności. Gatunki fauny mogą być narażone na hałas (prace w wodzie – łodzie oraz pojazdy transportowe) oraz bezpośrednią utratę siedlisk podczas prowadzonych prac. Ptaki czy płazy mogą zostać płoszone, co może spowodować utratę lęgów. Oddziaływania te będą jednak ograniczone do niewielkich fragmentów doliny i będą miały charakter krótkotrwały. Prowadzone prace niekorzystnie oddziaływać będą na roślinność w korycie rzeki oraz roślinność porastającą strefę przybrzeżną” (s.219). Ponownie zatem wykrywając i zakładając negatywne oddziaływania (w tym nawet śmiertelność gatunków!) uznano je za nieznaczące, ze względu na ich „krótkotrwałość”, czego jednak w naukowy sposób nie uzasadniono. Z przedłożonej opinii IGB wynika natomiast, że utrata wartości przyrodniczych będzie w istocie rzeczy trwała, natomiast ograniczony czas trwania takiej utraty został ustalony w sposób dowolny i nie da się go zweryfikować poprzez odniesienie do aktualnego stanu wiedzy przyrodniczej (s. 9 Opinii IGB stosowanej per analogiam). Nie zauważono także, że pomiędzy ostrogami znajdują się aktualnie obszary siedliska przyrodniczego 3270, przede wszystkim ławice błotne, które stanowią powierzchnie na brzegach zbiorników wodnych, ulegające częściowemu podmyciu. W wyniku takiego podmycia bądź naprzemiennego występowania warunków tlenowych oraz beztlenowych dochodzi do wytworzenia się specyficznej flory i związanej z nią fauny. Na skutek budowy bądź rozbudowy ostróg ma obecnie miejsce zwiększone osadzanie się osadów na ławicach błotnych. Z jednej strony ławice błotne ulegają zalaniu osadami, które utrudniają bytowanie bądź wypierają występującą tam obecnie florę i faunę. Z drugiej strony wzmożona sedymentacja prowadzi do podniesienia zalewanych obszarów, co zmienia z kolei istniejącą wcześniej dynamikę zalewania. W Projekcie Prognoza-KPŻ całkowicie pominięto powyższy fakt i nie wskazano na to, w</p>		<p>skarp i ostróg darniowania i obsiewania na dużych powierzchniach preferując rozwiązania ażurowe (narzuty kamienne, gabiony, umocnienia płótkowe, walce faszynowo-kamienne i siatkowo-kamienne), łatwo zamulające się i porastające roślinnością. Dodatkowo uzupełniono rozdział zawierający propozycję rozwiązań mających na celu zapobieganie , ograniczenie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko mogących być rezultatem realizacji KPŻ2030, w szczególności na cele i przedmioty ochrony obszarów Natura 200 oraz integralności tych obszarów o szczegółowe wytyczne dotyczące działań mających na celu minimalizację i kompensację negatywnego oddziaływania na środowisko, które wskazano w decyzjach o środowiskowych uwarunkowaniach oraz dokumentacji środowiskowej, Wskazano tam min, na takie działania jak: odłowienie i uwolnienie do rzeki powyżej miejsca prowadzonych prac gatunków chronionych ryb, takich jak np. koza.</p>
--	--	--	--	---	--	---

					<p>jaki sposób siedliska 3270 i 3260 wraz siedliskami gatunków ryb, takich jak koza pospolita zachowują się w wyniku planowanych inwestycji.</p> <p>W dokumencie pt. „Projekt Rzeczypospolitej Polskiej „1B.2 Etap I i Etap II Prace modernizacyjne na Odrze granicznej w ramach Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wisły” – Negatywne oddziaływania na typ siedliska z Dyrektywy Siedliskowej 3270 Zalewane muliste brzegi rzek z roślinnością <i>Chenopodium rubri</i> p.p. i <i>Bidention</i> p.p.)” – dalej: „Opinia-siedlisko 3270” scharakteryzowano w pierwszej kolejności siedlisko przyrodnicze typu 3270, z uwzględnieniem ławic błotnych oraz innych elementów tego siedliska. Następnie przedstawiono relację zachodzącą między siedliskiem a wodami. Wykazano, że budowa ostróg całkowicie zniweczy osadzanie się piasku i mułu oraz szatę roślinną charakterystyczną dla siedliska przyrodniczego typu 3270, a także będzie wywierała negatywny wpływ na obszary między ostrogami ze względu na znaczące przemieszczanie się warstw osadowych. Opinia-siedlisko 3270 wskazuje ponadto, że zwierzęta i rośliny żyjące aktualnie na ławicach błotnych nie będą w stanie w porę zareagować na zmiany wywołane pracami budowlanymi prowadzonymi w tym miejscu, na skutek czego dojdzie do utraty ich siedlisk. Z Opinii-siedlisko 3270, wynika również, że realizowanie podłużnych konstrukcji doprowadzi do bezpośredniego zniszczenia siedliska przyrodniczego typu 3270 w odniesieniu do ławic błotnych, ponieważ jego realizacja spowoduje całkowitą zmianę reżimu powodziowego.</p> <p>Ustalenia dokonane w Opinii-siedlisko 3270 nakazują ponadto uznać, że prace budowlane będą miały również negatywny wpływ na unikatowy – bardzo rzadki i zagrożony – gatunek charakterystyczny dla siedliska przyrodniczego typu 3270 – tj. nadbrzeżycę nadrzeczną.</p> <p>Trzeba przy tym podkreślić, że nie ma w tym wypadku możliwości zastosowania jakichkolwiek środków kompensujących (nie zostały przewidziane m.in. środki kompensujące utratę powierzchni biologicznej wykorzystywanej przez kozę pospolitą), jako że w przypadku rzeki Odry nie istnieją obszary, na których zaproponowane działania mogłyby w sposób skuteczny zrekompensować wyrządzone szkody w środowisku przyrodniczym (s. 10 Opinii IGB per analogiam). Zaznaczyć przy tym należy, że zastosowanie środków kompensacyjnych nie ma znaczenia dla poczynienia ustaleń, czy doszło do znaczącego pogorszenia stanu środowiska.</p> <p>Zaprezentowane powyżej argumenty pozwalają uznać, że istnieje bardzo wysokie prawdopodobieństwo znaczącego naruszenia celu ochrony kozy pospolitej, a w żadnym razie nie można wykluczyć takiego znaczącego naruszenia. Po uwzględnieniu tego celu staje się oczywistym, że projekt będący przedmiotem niniejszego postępowania może zostać zatwierdzony wyłącznie na podstawie pozytywnej decyzji o odstępie, która nie została wydana. W niniejszym piśmie wykazano ponadto, że nie zostały spełnione wymagania przewidziane w art. 6 ust. 4 dyrektywy siedliskowej.</p> <p>W treści Opinii-siedlisko 3270 wykazano ponadto, że prace budowlane mają pośredni wpływ na inne elementy siedliska przyrodniczego typu 3270 oraz na obszary takiego siedliska przyrodniczego po stronie niemieckiej. Zaprezentowana lista obszarów ochrony gatunkowej po stronie niemieckiej i typów siedlisk dowodzi, że prace budowlane wykonywane na ostrogach spowodują znaczne pogorszenie stanu środowiska na obszarach Natura 2000.</p>		
6	Deutscher Naturschutzring z siedzibą w Berlinie	6.4.1 Wpływ na powierzchnię ziemi i gleby 6.4.2 Wpływ na wody powierzchniowe 6.4.7.1 Wpływ na różnorodność biologiczną 6.4.7 Wpływ na różnorodność biologiczną, zwierzęta, rośliny, obszary chronione 6.4.7.2 Wpływ na	Projekt opiera się na błędnych założeniach, jakoby przewidywane inwestycje podejmowane po polskiej stronie Odry nie miały doprowadzić do znaczącego pogorszenia stanu środowiska w rozumieniu art. 6 ust. 3 dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dz. U. UE. L. z 1992 r., nr 206, s. 7 ze zm.; dalej „dyrektywa siedliskowa”), na skutek czego – w sposób nieuprawniony – uznano, że projekt jest zgodny z wymogami ochrony siedlisk bez konieczności	Brak realizacji projektu KPŻ2030.	W Podsumowaniu Projektu Prognoza-KPŻ wskazano, że „ocena oddziaływania na środowisko ww. działań wskazuje, że dla działań związanych z celem szczegółowym 1 – Zapewnienie Dobrych Warunków Nawigacyjnych, występuje negatywne oddziaływanie dla trzech komponentów środowiska, tj. gleba i powierzchnia ziemi, wody powierzchniowe oraz bioróżnorodność. Wynika to z faktu, iż działania przypisane do tego celu obejmują realizację inwestycji hydrotechnicznych. (...) W zakresie pozostałych komponentów – wód podziemnych, zasobów naturalnych, klimatu i powietrza, krajobrazu, ludzi i dóbr materialnych oraz zabytków zidentyfikowano oddziaływania pozytywne i negatywne wdrożenia zaplanowanych działań” (s. 274 Projektu Prognoza-KPŻ). Jak widać, w Projekcie Prognoza-KPŻ zidentyfikowano istotne negatywne oddziaływania i niekorzystny wpływ na badany teren w myśl art. 6 ust. 3 dyrektywy siedliskowej, jednak nie zastosowano mechanizmu z art. 6 ust. 4 dyrektywy siedliskowej (Jeśli pomimo negatywnej oceny skutków dla danego terenu oraz braku rozwiązań alternatywnych, plan lub przedsięwzięcie musi jednak zostać zrealizowane z powodów o charakterze zasadniczym wynikających z nadrzędnego interesu	wyjaśniona/nie uwzględniona	Prognoza OOS dokonuje oceny oddziaływania KPŻ2030 na poszczególne komponenty środowiska. Źródłem danych były raporty, analizy i decyzje administracyjne dla poszczególnych przedsięwzięć. Zgodnie z wykonanymi analizami, które były tożsame dla komponentów środowiska zarówno po stronie polskiej jak i niemieckiej. Ustalenia wynikające z decyzji administracyjnych zostały uwzględnione w Prognozie OOS KPŻ2030. Zgodnie z wykonanymi analizami nie stwierdzono znaczącego negatywnego oddziaływania na siedliska po stronie niemieckiej. Zidentyfikowane negatywne oddziaływania zostały przedstawione w Prognozie. Brak jest

		obszary Natura 2000	podejmowania decyzji o odstępieństwie zgodnie z art. 6 ust. 4 dyrektywy siedliskowej.		<p>publicznego, w tym interesów mających charakter społeczny lub gospodarczy, Państwo Członkowskie stosuje wszelkie środki kompensujące konieczne do zapewnienia ochrony ogólnej spójności Natury 2000. O przyjętych środkach kompensujących Państwo Członkowskie informuje Komisję), a mianowicie: nie zbadano rozwiązań alternatywnych, nie przeanalizowano tego, czy plan ten musi zostać zrealizowany z powodów o charakterze zasadniczym wynikających z nadrzędnego interesu publicznego, nie zastosowano wszelkie środki kompensujące konieczne do zapewnienia ochrony ogólnej spójności Natury 2000 (ze względu na wadliwe przyjęcie, że nastąpi to dopiero na etapie uzyskiwania decyzji środowiskowej na etapie pozwolenia na budowę lub pozwolenia wodnoprawnego).</p> <p>W sposób nieuprawniony uznano, że projekt jest zgodny z wymogami ochrony siedlisk bez konieczności podejmowania decyzji o odstępieństwie zgodnie z art. 6 ust. 4 dyrektywy siedliskowej. Wprawdzie pogorszenie stanu środowiska zostało uwzględnione, jednak założono, że utrata wartości przyrodniczych będzie jedynie tymczasowa, a siedliska i gatunki powrócą do stanu pierwotnego po pewnym okresie pogorszenia. Założenia te są jednak błędne. Zrealizowane inwestycje, w szczególności modernizacja ostróg, będą bowiem wywoływały znaczące negatywne skutki nie tylko o tymczasowym, lecz także trwałym charakterze. Należy ponadto odnotować, że nawet tymczasowe pogorszenie stanu środowiska ma charakter znaczący. Skoro projektowany plan może zostać zatwierdzony jedynie w ramach decyzji o odstępieństwie na podstawie art. 6 ust. 4 dyrektywy siedliskowej, lecz taka decyzja o odstępieństwie nie została wydana, to plan pozostaje niezgodny z prawem.</p> <p>W rozpatrywanej sprawie Art. 6 dyrektywy siedliskowej ma decydujące znaczenie dla zbadania, czy plan narusza postanowienia tej dyrektywy. Zgodnie z art. 6 ust. 3 dyrektywy siedliskowej każdy plan lub przedsięwzięcie, które nie jest bezpośrednio związane lub konieczne do zagospodarowania terenu, ale które może na nie w istotny sposób oddziaływać, zarówno oddzielnie, jak i w połączeniu z innymi planami lub przedsięwzięciami, podlega odpowiedniej ocenie jego skutków dla danego terenu z punktu widzenia założeń jego ochrony. W świetle wniosków wynikających z tej oceny oraz bez uszczerbku dla przepisów ust. 4 właściwe władze krajowe wyrażają zgodę na ten plan lub przedsięwzięcie dopiero po upewnieniu się, że nie wpłynie on niekorzystnie na dany teren oraz, w stosownych przypadkach, po uzyskaniu opinii całego społeczeństwa. W art. 6 ust. 4 dyrektywy siedliskowej wskazano, że jeśli pomimo negatywnej oceny skutków dla danego terenu oraz braku rozwiązań alternatywnych, plan lub przedsięwzięcie musi jednak zostać zrealizowane z powodów o charakterze zasadniczym wynikających z nadrzędnego interesu publicznego, w tym interesu mającego charakter społeczny lub gospodarczy, Państwo Członkowskie stosuje wszelkie środki kompensujące konieczne do zapewnienia ochrony ogólnej spójności Natury 2000. O przyjętych środkach kompensujących Państwo Członkowskie informuje Komisję. W ocenie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (dalej: „TSUE”) każde pogorszenie celu ochrony obszaru Natura 2000 trzeba uznać za znaczące (zob. wyrok TSUE z dnia 7 września 2004 r., C-127/02, Landelijke Vereniging tot Behoud van de Waddenzee i Nederlandse Vereniging tot Bescherming van Vogels przeciwko Staatssecretaris van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, pkt 46-49, ECLI:EU:C:2004:482). We wskazanym powyżej orzeczeniu TSUE dokonano rozróżnienia dwóch rodzajów utraty wartości przyrodniczych: po pierwsze, jeżeli plan lub przedsięwzięcie wpływa na dany teren, jednak nie niesie z sobą ryzyka naruszenia założeń ochrony tego terenu, to nie należy tego planu lub przedsięwzięcia traktować jako mogącego oddziaływać na przedmiotowy teren w sposób istotny; po drugie, jeżeli plan taki lub przedsięwzięcie niesie ze sobą ryzyko naruszenia założeń ochrony tego terenu, to należy je wówczas konsekwentnie uznać jako mogące oddziaływać na przedmiotowy teren w sposób istotny. W konsekwencji wystarczy samo zagrożenie przez projekt realizacji celów ochrony przyrody, aby pogorszenie stanu środowiska zostało uznane za znaczące. Ocena „znaczności” pogorszenia stanu środowiska nie zależy przy tym od jego intensywności, zakresu albo od długości jego trwania. Naruszenie pozostaje bowiem zawsze istotne, o ile może mieć negatywny wpływ na cel ochrony. Stanowisko takie, nawiązujące do orzecznictwa TSUE, prezentowane jest również w judykaturze Federalnego Sądu Administracyjnego (Bundesverwaltungsgericht), w szczególności w wyroku z dnia 14 lipca 2010 r. (9 A 12.10, pkt 84 wraz ze wskazanymi tam dalszymi orzeczeniami,</p>	merytorycznych i prawnych podstaw dla procedury związanej z odstępieństwem z art. 6.4 dyrektywy siedliskowej.
--	--	---------------------	---	--	---	---

				<p>ECLI:DE:BVerwG:2011:140711U9A12.10.0). Założenia zgodne z prawem Unii Europejskiej oraz orzecznictwem TSUE realizują także polskie przepisy. Zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 17 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 (t.j. Dz.U. z 2021 r., poz. 2373 ze zm.; dalej jako: „o.o.ś.”), ilekroć w o.o.ś. jest mowa o znaczącym negatywnym oddziaływaniu na obszar Natura 2000 – rozumie się przez to oddziaływanie na cele ochrony obszaru Natura 2000, w tym w szczególności działania mogące: (a) pogorszyć stan siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000, lub (b) wpłynąć negatywnie na gatunki, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000, lub (c) pogorszyć integralność obszaru Natura 2000 lub jego powiązania z innymi obszarami. Wykładnia polskich przepisów, która dokonywana jest w judykaturze sądów administracyjnych, zasadnie pozostaje w związku z prawem Unii Europejskiej oraz orzecznictwem TSUE. W szczególności odnotowania wymaga wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Rzeszowie z dnia 22 marca 2017 r. w którym trafnie podkreślono: „Zwraca uwagę fakt, że ustawodawca konstruując powołaną definicję wskazał, iż dla pozytywnej konkluzji, że zachodzi negatywne oddziaływanie na środowisko, wystarczy ustalone negatywne prawdopodobieństwo; użyto sformułowania: "w szczególności działania mogące: (...)". Jeżeli zatem z materiału zgromadzonego w sprawie, w sposób logiczny, bazując na wiedzy i doświadczeniu życiowym, da wywieść prawdopodobieństwo, że zrealizowanie planowanej inwestycji może pogorszyć stan siedlisk, albo może wpłynąć negatywnie na gatunki, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000, albo może pogorszyć integralność obszaru Natura 2000 lub jego powiązania z innymi obszarami, to należy przyjąć, iż taka inwestycja będzie znacząco negatywnie oddziaływać na obszar Natura 2000. Przyjęta przez ustawodawcę koncepcja koresponduje z proklamowaną w prawie europejskim regułą - art. 191 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej - iż Polityka Wspólnoty w dziedzinie środowiska naturalnego opiera się na zasadzie ostrożności oraz na zasadzie działania zapobiegawczego. Jej istota sprowadza się do zaniechania realizacji inwestycji, które już tylko potencjalnie mogą zagrozić wartościom przyrodniczym. Podjęcie ryzyka i zezwolenie na urzeczywistnienie takich inwestycji, może doprowadzić do degradacji środowiska, którego nie będzie można już cofnąć.” (wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Rzeszowie z dnia 22 marca 2017 r., II SA/Rz 1309/16, LEX nr 2278805).</p> <p>Na gruncie obowiązujących przepisów, jeżeli nie można więc w sposób oczywisty wykluczyć pogorszenia stanu środowiska, plan może zostać przyjęty tylko wtedy, gdy w wyniku oceny oddziaływania przeprowadzonej na podstawie dyrektywy siedliskowej organ wydający zezwolenie upewni się, przed wydaniem zezwolenia, że plan nie może mieć negatywnego wpływu na dany obszar.</p> <p>Powyższe stanowisko prezentowane jest w orzecznictwie TSUE, który w wyroku z dnia 24 listopada 2011 r. (Komisja Europejska przeciwko Królestwu Hiszpanii, C-404/09, pkt 99-100, ECLI:EU:C:2011:768), podkreśla, że: „Zgodnie z art. 6 ust. 3 dyrektywy siedliskowej odpowiednia ocena oddziaływania planu lub przedsięwzięcia na dany teren oznacza, że przed udzieleniem zezwolenia powinny zostać określone, zgodnie z najlepszą wiedzą naukową w tej dziedzinie, wszystkie aspekty planu lub przedsięwzięcia, mogące osobno lub w połączeniu z innymi planami i przedsięwzięciami oddziaływać na cele ochrony terenu. Właściwe władze krajowe udzielają zezwolenia na tę działalność prowadzoną na obszarze chronionym jedynie wówczas, gdy uzyskają pewność, że nie będzie ona miała negatywnych skutków dla całości tego terenu. Ma to miejsce wówczas, gdy z naukowego punktu widzenia nie ma racjonalnych wątpliwości co do niewystąpienia takich skutków (zob. w szczególności ww. wyrok w sprawie Komisja przeciwko Irlandii, pkt 243)” – pkt 99; „Ocena dokonana na podstawie art. 6 ust. 3 dyrektywy siedliskowej nie może być uznana za właściwą, jeśli występują w niej braki i jeśli nie zawiera ona całościowych, precyzyjnych i ostatecznych spostrzeżeń i wniosków, które mogłyby rozwiązać z naukowego punktu widzenia wszelkie rozsądne wątpliwości w odniesieniu do skutków zamierzonych robót dla OSO, którego dotyczy (zob. podobnie wyrok z dnia 20 września 2007 r. w sprawie C-304/05 Komisja przeciwko Włochom, Zb.Orz. s. I-7495, pkt 69)” – pkt 100.</p> <p>„Odpowiednia ocena” na podstawie przepisów dyrektywy siedliskowej musi być przeprowadzona w oparciu o najlepszą wiedzę naukową w danej dziedzinie.</p>		
--	--	--	--	--	--	--

					<p>Szczegółowo do tego zagadnienia odniósł się TSUE w wyroku z dnia 11 września 2012 r., C-43/10, Nomarchiaki Aftodioikisi Aitoloakarnanias i in. przeciwko Ypourgos Perivallontos, Chorotaxias kai Dimosion ergon i in., pkt 111-114, 117, ECLI:EU:C:2012:560): „Jeżeli chodzi o „odpowiednią ocenę” w rozumieniu art. 6 ust. 3 dyrektywy 92/43, należy zaznaczyć, że nie określa ona żadnej szczególnej metody dla przeprowadzenia takiej oceny (ww. wyrok w sprawie Komisja przeciwko Włochom, pkt 57)” – pkt 111; „Trybunał orzekł jednak, że ocena ta powinna być opracowana w taki sposób, aby właściwe władze krajowe mogły uzyskać pewność, że plan lub przedsięwzięcie nie będą miały negatywnych skutków dla integralności danego terenu, a jeżeli nie ma pewności co do braku takich skutków, władze te są zobowiązane do odmówienia wnioskowanego pozwolenia (zob. ww. wyrok w sprawie Komisja przeciwko Włochom, pkt 58)” – pkt 112; „Jeżeli chodzi o kryteria, na podstawie których właściwe władze mogą uzyskać wymaganą pewność, Trybunał wyjaśnił, że powinno być wykluczone istnienie rozsądnych wątpliwości z naukowego punktu widzenia, ponieważ władze te powinny oprzeć się na najlepszej wiedzy naukowej w danej dziedzinie (zob. ww. wyroki: w sprawie Waddenvereniging i Vogelbeschermingsvereniging, pkt 59, 61; w sprawie Komisja przeciwko Włochom, pkt 59)” – pkt 113; „Ponadto znajomość skutków dla celów ochrony omawianego obszaru stanowi niezbędną przesłankę zastosowania art. 6 ust. 4 dyrektywy 92/43, ponieważ bez niej nie będzie można dokonać oceny żadnej z przesłanek zastosowania tego przepisu stanowiącego odstępstwo. Ocena ewentualnych nadrzędnych względów interesu publicznego oraz istnienia mniej szkodliwych rozwiązań alternatywnych wymaga bowiem ich rozważenia względem niekorzystnych skutków spowodowanych przez dany plan lub przedsięwzięcie na określonym terenie. Ponadto, aby określić charakter ewentualnych środków kompensujących, należy dokładnie wskazać niekorzystne skutki dla danego terenu (zob. ww. wyroki: w sprawie Komisja przeciwko Włochom, pkt 83; w sprawie Solvay i in., pkt 74)” – pkt 114; „Wobec tego na pytanie jedenaste należy odpowiedzieć, że wykładni dyrektywy 92/43, a w szczególności jej art. 6 ust. 3 i 4, należy dokonywać w ten sposób, że stoi on na przeszkodzie temu, aby na realizację projektu przekierowania wód, który nie jest konieczny dla zachowania OSO lub bezpośrednio z zachowaniem go związany, ale który może na ten OSO w istotny sposób oddziaływać, wydane zostało pozwolenie, jeśli brak jest informacji lub wiarygodnych i aktualnych danych dotyczących ptactwa występującego na tym obszarze” – pkt 117.</p> <p>Odpowiednia ocena oddziaływania nie może być niekompletna i musi zawierać pełne, precyzyjne oraz ostateczne ustalenia, które mogą usunąć wszelkie uzasadnione wątpliwości naukowe co do braku naruszenia celów ochrony danego obszaru (por. wyrok TSUE z dnia 15 maja 2014 r., C-521/12, T.C. Briels i in. przeciwko Minister van Infrastructuur en Milieu, ECLI:EU:C:2014:330; wyrok TSUE z dnia 14 stycznia 2016 r., C-399/14, Grüne Liga Sachsen e.V. i in. przeciwko Freistaat Sachsen, ECLI:EU:C:2016:10). Organ zobowiązany jest ponadto do pełnego dokumentowania zastosowania najlepszych dowodów naukowych (zob. opinię Rzecznika Generalnego z dnia 29 stycznia 2004, C-127/02, Landelijke Vereniging tot Behoud van de Waddenzee i Nederlandse Vereniging tot Bescherming van Vogels przeciwko Staatssecretaris van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, pkt 107 i n., ECLI:EU:C:2004:60; opinię Rzecznika Generalnego z dnia 27 kwietnia 2006 r., C-239/04, Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Republice Portugalskiej, pkt 28, ECLI:EU:C:2006:255).</p> <p>W orzecznictwie TSUE analizowano ponadto zagadnienie, czy zmiany, które nastąpią dopiero po pewnym czasie, mogą być uwzględniane przy ustalaniu istnienia znaczącego oddziaływania na środowisko. W ocenie TSUE na tak postawione pytanie należy udzielić odpowiedzi przeczącej. Tymczasem w rozpatrywanej sprawie dokładnie to jest planowane: założono bowiem, że negatywne oddziaływanie nastąpi tylko czasowo oraz nie wywiedziono na tej podstawie, iż oddziaływanie takie jest znaczące. Podkreślić należy, że TSUE wymaga, aby prognozy dotyczące przyszłych zdarzeń były pewne. Nie jest tak jednak w przypadku, w którym dopiero za kilka lat będzie można stwierdzić, czy przewidywane zmiany w rzeczywistości nastąpiły.</p> <p>W tym kontekście zwrócić należy uwagę na rozważania, które zaprezentował TSUE w wyroku z dnia 15 maja 2014 r. (C-521/12, T.C. Briels i in. przeciwko Minister van Infrastructuur en Milieu, pkt 26-33, ECLI:EU:C:2014:330): „Należy bowiem, po pierwsze, przypomnieć, że właściwe organy krajowe powinny odmówić wydania pozwolenia dla analizowanego planu lub przedsięwzięcia, kiedy nie ma pewności co do</p>		
--	--	--	--	--	--	--	--

					<p>tęgo, że nie wyrze on niekorzystnych skutków dla integralności tego terenu, skoro kryterium udzielenia pozwolenia ustanowione w art. 6 ust. 3 zdanie drugie dyrektywy siedliskowej zawiera w sobie zasadę ostrożności i pozwala w sposób skuteczny zapobiec niekorzystnym wpływom na tereny chronione poprzez plany lub przedsięwzięcia. Mniej surowe kryterium udzielenia pozwolenia mogłoby nie zapewniać w tak skuteczny sposób urzeczywistnienia celu ochrony terenów, któremu służy omawiany przepis (wyroki: Waddenvereniging i Vogelbeschermingsvereniging, C-127/02, EU:C:2004:482, pkt 57, 58; a także Sweetman i in., EU:C:2013:220, pkt 41)” – pkt 26; „W ocenie dokonanej na podstawie art. 6 ust. 3 dyrektywy siedliskowej nie mogą zatem występować braki i powinna zawierać ona całościowe, precyzyjne i ostateczne spostrzeżenia i wnioski, które mogłyby rozwiązać z naukowego punktu widzenia wszelkie rozsądne wątpliwości w odniesieniu do skutków zamierzonych robót dla terenu chronionego, którego dotyczy (zob. podobnie wyrok Sweetman i in., C-258/11, EU:C:2013:220, pkt 44 i przytoczone tam orzecznictwo)” – pkt 27; „W konsekwencji stosowanie zasady ostrożności w ramach wykonania art. 6 ust. 3 dyrektywy siedliskowej wymaga od właściwych organów krajowych, by dokonały one oceny skutków przedsięwzięcia dla danego obszaru Natura 2000 z punktu widzenia założeń ochrony tego terenu i z uwzględnieniem środków ochronnych zintegrowanych ze wspomnianym przedsięwzięciem mających na celu uniknięcie lub zmniejszenie ewentualnych bezpośrednich niekorzystnych skutków dla tego terenu, aby upewnić się, że przedsięwzięcie to nie wpływa niekorzystnie na wspomniany teren” – pkt 28; „Natomiast przewidziane przedsięwzięciem środki ochronne, które mają na celu kompensację negatywnych skutków tego przedsięwzięcia dla obszaru Natura 2000, nie mogą być uwzględniane w ramach przewidzianej w tym art. art. 6 ust. 3 oceny wpływu wspomnianego przedsięwzięcia na środowisko” – pkt 29; „Ma to miejsce w przypadku środków będących przedmiotem postępowania głównego, które w sytuacji gdy właściwy organ krajowy faktycznie stwierdził, że projekt trasy autostrady A2 może mieć istotne negatywne, potencjalnie trwałe skutki dla chronionego typu siedliska danego obszaru Natura 2000, przewidują utworzenie w przyszłości nowej równej lub większej powierzchni tego typu siedliska w innej części tego terenu, na którą przedsięwzięcie to nie miałoby bezpośredniego wpływu” – pkt 30; „Należy bowiem stwierdzić, że środki te nie dotyczą ani uniknięcia, ani zmniejszenia niekorzystnych skutków dla tego typu siedliska bezpośrednio spowodowanych przez projekt trasy autostrady A2, lecz mają na celu późniejszą kompensację tych skutków. W tym kontekście środki te nie mogłyby zapewnić, że przedsięwzięcie nie wpłynie niekorzystnie na dany teren w rozumieniu art. 6 ust. 3 dyrektywy siedliskowej” – pkt 31; „Ponadto należy zauważyć, że co do zasady ewentualne pozytywne skutki utworzenia w przyszłości nowego siedliska, które ma zrekompensować zmniejszenie powierzchni i utratę jakości takiego samego typu siedliska na terenie chronionym, mimo iż o większej powierzchni i o lepszej jakości, trudno da się przewidzieć z pewnością, a w każdym przypadku będą widoczne dopiero za kilka lat, jak wynika to z pkt 87 postanowienia odsyłającego. W konsekwencji skutki te nie mogą być uwzględnione w ramach procedury przewidzianej w tym przepisie” – pkt 32; „Po drugie, jak słusznie wskazała Komisja w uwagach na piśmie, skuteczność środków ochronnych przewidzianych w art. 6 dyrektywy siedliskowej ma na celu uniknięcie tego, by środkami zwanymi „łagodzącymi” – lecz odpowiadającymi w rzeczywistości środkom kompensującym – właściwy organ krajowy obchodził szczególne procedury określone w tym artykule, zezwalając na podstawie art. 6 ust. 3 na przedsięwzięcia, które niekorzystnie wpływają na dany teren” – pkt 33. Dla oceny podejmowanej w niniejszym postępowaniu znaczenie ma ponadto okoliczność, że wymagany dowód nie jest możliwy, gdy nie ma ostatecznej wiedzy o skuteczności określonego działania. W szczególności odnosi się to do prognozy, że siedlisko zostanie odtworzone „w perspektywie czasu (kilku do kilkunastu lat)” (s. 226 Projektu Prognoza-KPŻ). Odnotowania wymaga w tym miejscu stanowisko zaprezentowane przez TSUE w wyroku z dnia 26 kwietnia 2017 r., C-142/16, Komisja Europejska przeciwko Republice Federalnej Niemiec, pkt 33, 37 i 40, ECLI:EU:C:2017:301): „Dla upewnienia się, że przedsięwzięcie budowy elektrowni Moorburg nie wpłynie niekorzystnie na integralność rozpatrywanych obszarów „Natury 2000”, władze niemieckie powinny były uwzględnić środki ochronne włączone w to przedsięwzięcie budowlane. W tym względzie z utrwalonego orzecznictwa wynika, że stosowanie zasady ostrożności w ramach wykonania art. 6 ust. 3 dyrektywy</p>		
--	--	--	--	--	---	--	--

				<p>siedliskowej wymaga od właściwego organu krajowego uwzględnienia w szczególności środków ochronnych włączonych w przedsięwzięcie, mających na celu uniknięcie lub ograniczenie ewentualnych bezpośrednich niekorzystnych skutków dla tego terenu, aby zapewnić, że przedsięwzięcie to nie będzie wpływać niekorzystnie na integralność terenu chronionego (wyroki: z dnia 15 maja 2014 r., Briels i in., C-521/12, EU:C:2014:330, pkt 28; a także z dnia 21 lipca 2016 r., Orleans i in., C-387/15 i C-388/15, EU:C:2016:583, pkt 54)” – pkt 33; „Niemniej z oceny oddziaływania wynika, że nie zawiera ona ostatecznych obserwacji co do skuteczności przepławki, lecz ogranicza się do wyjaśnienia, że skuteczność ta zostanie potwierdzona dopiero po wielu latach monitorowania” – pkt 37; „Dlatego należy stwierdzić, że w chwili wydania pozwolenia przepławka, nawet jeżeli miała ograniczyć istotne oddziaływanie wywoływane bezpośrednio na obszarach „Natury 2000” usytuowanych powyżej elektrowni Moorburg, nie mogła zagwarantować, wraz z innymi środkami wspomnianymi w pkt 35 niniejszego wyroku, braku jakichkolwiek racjonalnych wątpliwości co do faktu, że elektrownia ta nie będzie niekorzystnie oddziaływać na integralność terenu w rozumieniu art. 6 ust. 3 dyrektywy siedliskowej” – pkt 38; „W tym kontekście zgodnie z orzecznictwem kryterium udzielenia pozwolenia ustanowione w art. 6 ust. 3 zdanie drugie dyrektywy siedliskowej zawiera w sobie zasadę ostrożności i pozwala w sposób skuteczny zapobiegać niekorzystnym wpływom planów lub przedsięwzięć na integralność terenów chronionych. Mniej surowe kryterium udzielenia zezwolenia niż to, o którym mowa, mogłoby nie zapewniać w tak skuteczny sposób urzeczywistnienia celu ochrony terenów, któremu służy omawiany przepis (wyrok z dnia 21 lipca 2016 r., Orleans i in., C-387/15 i C-388/15, EU:C:2016:583, pkt 53 i przytoczone tam orzecznictwo)” – pkt 40.</p> <p>Tytułem podsumowania zaprezentowanych wyżej rozważań trzeba stwierdzić, że każde naruszenie, które może zagrozić realizacji celu ochrony jest znaczące. Nie jest przy tym istotne, w jakim stopniu lub z jaką intensywnością został naruszony cel ochrony. Kwestie zakresu bądź intensywności mogą być brane pod uwagę jedynie w kontekście oceny wyjątków lub odstępstw w rozumieniu art. 6 ust. 4 dyrektywy siedliskowej. Tymczasem w ramach toczącego się postępowania nie dokonano oceny takich wyjątków lub odstępstw.</p> <p>Zdaniem TSUE – na co wskazano już wcześniej – nawet czasowe naruszenie uznaje się za znaczące. W judykaturze TSUE nie rozstrzygnięto jednak do tej pory, czy istnieją przypadki, w których czasowe naruszenie uznaje się za nieistotne oddziaływanie, gdy czas trwania naruszenia jest krótki i istnieje pewność, że po jego ustaniu poprzedni stan zostanie przywrócony. Czasowe naruszenia są zawsze wtedy znaczące, gdy trwają przez dłuższy czas. Założenie, że czas dostrzeżonych naruszeń wyniesie kilka lat już samo w sobie oznacza, że taki czas jest znaczący. Zgodnie z orzecznictwem TSUE czasowe naruszenie jest zawsze znaczące, jeżeli nie można przewidzieć z pewnością wymaganą dla ochrony siedlisk, że naruszenie jest w rzeczywistości tylko tymczasowe a poprzedni stan zostanie przywrócony po jego wystąpieniu. W Projekcie Prognoza-KPŻ wskazano ponadto, że obniżenie poziomu zwierciadła wody w rzece i w konsekwencji spadek poziomu wód gruntowych i załadowienie pól międzyostrogowych byłoby „niekorzystnym długookresowym oddziaływaniem inwestycji i mogłoby zredukować odtworzone wskutek przebudowy ostróg siedliska przybrzeżne” (s. 226 Projektu Prognoza-KPŻ). Nie mamy więc jedynie do czynienia z czasowym, związanym z realizowaniem inwestycji, negatywnym wpływem na siedliska, ale na długookresowe negatywne oddziaływania, które w sposób znacząco negatywny wpływać będą na odtworzenie zniszczonych na skutek modernizacji ostróg siedliska przybrzeżne, w tym siedliska 3270 i 3260.</p> <p>W „Opinii-siedlisko 3270”, wprost dowiedziono, że ewentualne odtworzenie siedliska jest mało prawdopodobne, a w żadnym wypadku nie jest pewne z powodu przyszłych zmian ostróg. Natomiast prawdopodobieństwo, że obszary siedliska przyrodniczego typu 3270 nie zostaną odtworzone lub zostaną odtworzone w gorszym stanie lub na mniejszej powierzchni, jest wysokie, a w szczególności w żaden sposób nie można go wykluczyć z pewnością wymaganą w judykaturze przez zasadę ostrożności. W konsekwencji – przy rozstrzygnięciu niniejszej sprawy – nie sposób pominąć okoliczności, że podejmowane działania będą miały znaczący niekorzystny wpływ, na skutek czego projekt może zostać zatwierdzony dopiero po przeprowadzeniu oceny wyjątków lub odstępstw zgodnie z kryteriami ujętymi w art. 6 ust. 4 dyrektywy siedliskowej.</p>		
--	--	--	--	---	--	--

					<p>Dokonana ocena wyjątków lub odstępstw musiałaby dać pozytywny wynik dla przyjmowanego planu. Tymczasem nawet tego nie można przesądzić na obecnym etapie postępowania, ponieważ istnieją wątpliwości zarówno co do nadrzędnego interesu publicznego, jak i braku rozsądnej alternatywy. Nie ma to jednak zasadniczego znaczenia dla rozstrzygnięcia w niniejszej sprawie, ponieważ stosowna ocena wyjątku lub odstępstwa – zgodnie z kryteriami art. 6 ust. 4 dyrektywy siedliskowej – nie została w postępowaniu w ogóle przeprowadzona, co z powodu czysto formalnego przemawia za wadliwością Projektu Prognoza-KPŻ .</p> <p>Należy raz jeszcze podkreślić, iż wadliwe w świetle art. 6 ust. 3 dyrektywy siedliskowej jest przyjęcie w Projekcie Prognoza-KPŻ , że (w przypadku przedsięwzięć: Modernizacja Kanału Gliwickiego – szlaku żeglownego i jego ubezpieczeń brzegowych- etap I (sekcja V i VI), Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 933 – 847, Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 847 -772, Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 772 – 718) charakter oddziaływania określony został jako potencjalny negatywny, a zatem „szczegółowo oddziaływanie zostanie określone na etapie indywidualnej oceny oddziaływania na środowisko” (s. 274 Projektu Prognoza-KPŻ). Każde negatywne oddziaływanie planu powinno bowiem zostać ocenione na etapie oceny oddziaływania planu na środowisko.</p>		
7	Deutscher Naturschutzring z siedzibą w Berlinie	6.4.1 Wpływ na powierzchnię ziemi i gleby 6.4.2 Wpływ na wody powierzchniowe 6.4.7.1 Wpływ na różnorodność biologiczną 6.4.7 Wpływ na różnorodność biologiczną, zwierzęta, rośliny, obszary chronione 6.4.7.2 Wpływ na obszary Natura 2000	Realizacja projektu pozostaje w sprzeczności z dyrektywą siedliskową z powodu braku dokonania oceny wyjątków lub odstępstw na podstawie art. 6 ust. 4 dyrektywy siedliskowej, a także z powodu braku występowania nadrzędnego interesu publicznego, o którym mowa w art. 6 ust. 4 dyrektywy siedliskowej.	Brak realizacji projektu KPŻ2030.	<p>Jak już zostało wcześniej wskazane, Projekt Prognoza-KPŻ jest sprzeczny z dyrektywą siedliskową z powodu braku dokonania oceny wyjątków lub odstępstw na podstawie art. 6 ust. 4 dyrektywy siedliskowej i z powodu braku występowania nadrzędnego interesu publicznego, o którym mowa w art. 6 ust. 4 dyrektywy siedliskowej. Autorzy Projektu Prognoza-KPŻ nie rozważyli konieczności zastosowania art. 6 ust. 4 dyrektywy środowiskowej, jako że – wadliwie – nie uznali za znacząco negatywnego wpływu planu na środowisko. Taki znacząco negatywny wpływ na środowisko (ichtiofaunę, bioróżnorodność, wody podziemne, wody powierzchniowe, gleby) w szczególności spowodowany przez modernizację ostróg, został jednak zidentyfikowany w Projekcie Prognoza-KPŻ , stąd konieczne byłoby – po pierwsze – przeanalizować rozwiązania alternatywne, a – w ich braku – ocenić, czy plan musi zostać zrealizowany z powodów o charakterze zasadniczym wynikających z nadrzędnego interesu publicznego.</p> <p>Zaznaczyć przy tym należy, że w Projekcie Prognoza-KPŻ nie przeprowadzono nawet prawidłowej i wyczerpującej oceny wstępnej, a więc nie ustalono czy nie można wykluczyć negatywnego oddziaływania na przedmioty ochrony Natura 2000 planu niebędącego bezpośrednio związanego z celami ochrony w ramach obszaru Natura 2000. Autorzy projektu wskazali jedynie, że „w związku z lokalizacją tych przedsięwzięć mogą wystąpić potencjalne negatywne oddziaływania na obszary Natura 2000. W przypadku planowanych przedsięwzięć negatywne oddziaływania, związane z obszarami Natura 2000 będą dotyczyć głównie etapu realizacji inwestycji. Oddziaływania te będą miały charakter bezpośredni, lokalny i krótkotrwały. Większość negatywnych skutków realizacji działań ustąpi po zrealizowaniu przedsięwzięć. Planowane przedsięwzięcia zlokalizowane są w obrębie następujących obszarów Natura 2000” (s. 220 Projektu Prognoza-KPŻ), czego nie można uznać za wyczerpującą, naukową analizę.</p> <p>W zakresie działań dotyczących modernizacji zabudowy regulacyjnej na Odrze (zadanie 4 - Modernizacja zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej Etap II) wskazano, że „potencjalne negatywne i istotne oddziaływanie będzie związane z bezpośrednim zniszczeniem siedlisk (6430– - ziołorośla górskie (All. Adenostyilion alliariae) i ziołorośla nadrzeczne, 91E0– - łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (Ass. Salicetum albo-fragilis, Ass. Populetum albae, SubAll. Alnenion glutinosoincanae, olsy źródłiskowe, 91F0 Łęgowe lasy dębowowiązowo-jesionowe (FicarioUlmetum), 3150– - starorzeczka i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z All. Nymphaeion, All. Potamion, 6440– - łąki selernicowe (Cnidion dubii), 9170– - grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (Ass. Galio sylvatici- Carpinetum betuli, Ass. Tilio cordatae-Carpinetum betuli)), jednak oddziaływanie to będzie ograniczone tylko do pojedynczych, zidentyfikowanych płatów. Eksploatacja zmodernizowanej zabudowy regulacyjnej nie będzie miała wpływu na formy ochrony przyrody, w tym na cele i przedmiot ochrony obszarów Natura 2000 (Łęgi Słubickie (PLH080013); Dolina Środkowej Odry (PLB080004.B); Ujście Warty (PLC080001), Dolna Odra (PLH320037), Dolina Dolnej Odry (PLB320003)), oraz ciągłość łączących je</p>	wyjaśniona	Podstawą opracowanej Prognozy OOŚ była dokumentacja przygotowana dla poszczególnych przedsięwzięć. W wydanych decyzjach administracyjnych nie wskazano konieczności wdrożenia procedury związanej z odstępstwem z art.6.4. Artykuł 6 ust. 4 stanowi część procedury oceny oraz możliwego przyjęcia przez właściwe organy krajowe planów i przedsięwzięć mogących oddziaływać na specjalny obszar ochrony (SOO), obszar specjalnej ochrony (OSO) lub teren mający znaczenie dla Wspólnoty (TZW). Z uwagi na charakter KPŻ2030, na tym etapie nie wskazano podstaw dla zasadności uruchomienia procedury 6.4 dyrektywy siedliskowej. Dla tych zadań inwestycyjnych, dla których nie wydano jeszcze decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach szczegółowa ocena skutków środowiskowych i wymaganych procedur zostanie przeprowadzona na późniejszym etapie. Zgodnie z założeniami, KPŻ2030 spełnia wymogi art. 6 ust. 4. Realizacja planu przedstawionego do zatwierdzenia pociąga za sobą możliwie najmniejsze szkody dla siedlisk, gatunków i integralności obszaru Natura 2000, niezależnie od względów ekonomicznych. Nie istnieje również wykonalna alternatywa przedstawionego planu, która nie miałaby wpływu na obszar. Istnieją także powody o charakterze zasadniczym, wynikające z nadrzędnego interesu publicznego, w tym „interesów mających charakter społeczny lub gospodarczy”.

				<p>korytarzy ekologicznych. Należy jednak zaznaczyć, że w sposób naturalny zachodzić będą zmiany w obrębie siedlisk/biocenoz, których równowaga została naruszona na skutek prowadzonych prac. Proces ten będzie trwał wiele lat, do momentu ponownego osiągnięcia równowagi” (s. 221-222 Projektu Prognoza-KPŻ). Po raz kolejny dokonano zatem niepełnej, a więc nieprawidłowej oceny oddziaływania na środowisko. Nie przeprowadzono więc prawidłowej oceny właściwej – pomimo opisowego określenia jaki znaczące negatywne oddziaływania wystąpią i nie wskazano czy mogą one zostać wyeliminowane poprzez środki łagodzące (zaznaczono jedynie, że „w sposób naturalny zachodzić będą zmiany w obrębie siedlisk/biocenoz, których równowaga została naruszona na skutek prowadzonych prac. Proces ten będzie trwał wiele lat, do momentu ponownego osiągnięcia równowagi” (s. 222 Projektu Prognoza-KPŻ).</p> <p>Przemilczano kwestię braku występowania nadrzędnego interesu publicznego, o którym mowa w art. 6 ust. 4 dyrektywy siedliskowej. W przypadku jednak ochrony siedlisk przyrodniczych wykazanie nadrzędnego interesu publicznego jest wymagane, gdy mimo negatywnej oceny skutków dla danego terenu oraz braku rozwiązań alternatywnych, plan lub przedsięwzięcie musi jednak zostać zrealizowane z powodów o charakterze zasadniczym, w tym interesów mających charakter społeczny lub gospodarczy (zob. art. 6 ust. 4 dyrektywy siedliskowej). W uwagach przedstawionych powyżej wykazano już znaczący wpływ realizowanego projektu na cele ochrony obszarów Natura 2000, na skutek czego jego realizacja wymagałaby wykazania nadrzędnego interesu publicznego. Należy jednak z całą stanowczością podkreślić, że realizacja planu nie może nastąpić, ponieważ skutkuje ona obniżeniem poziomu wód gruntowych, co prowadzi bezpośrednio do pogorszenia stanu siedliska priorytetowego 91E0* (szczegółowe uzasadnienie zob. Opinię-wody gruntowe, s. 2-4). Dlatego też realizacja projektu na podstawie art. 6 ust. 4 dyrektywy siedliskowej mogłaby nastąpić wyłącznie w przypadku zaistnienia względów odnoszących się do zdrowia ludzkiego lub bezpieczeństwa publicznego, korzystnych skutków o podstawowym znaczeniu dla środowiska lub, po wyrażeniu opinii przez Komisję, innych powodów o charakterze zasadniczym wynikających z nadrzędnego interesu publicznego.</p> <p>Za cel KPŻ2030 wprost uznano natomiast zwiększenie roli sektora żeglugi śródlądowej w wymiarze krajowym i lokalnym (s. 14 Projektu Prognoza-KPŻ), co nie pokrywa się z przesłankami z art. 6 ust. 4 dyrektywy siedliskowej.</p> <p>Ze względu na występowanie co najmniej jednego potencjalnie zagrożonego typu siedliska priorytetowego (91E0*) zatwierdzenie planu byłoby możliwe dopiero po uprzednim zasięgnięciu opinii Komisji Europejskiej. Do tej pory odpowiednie konsultacje, na podstawie art. 6 ust. 4 dyrektywy siedliskowej, jednak nie nastąpiły. Podkreślić należy, że w rozpatrywanej sprawie nie jest możliwe uwzględnienie celu ochrony przeciwpowodziowej jako ewentualnego zagrożenia dla bezpieczeństwa publicznego. Po pierwsze, ochrona przeciwpowodziowa nie została wymieniona zasadniczy ani szczegółowy jako cel programu, a co najwyżej jako pojawiający się w tle jej wydania aspekt drugorzędny. Po drugie, środek ten nie poprawiłby ochrony przeciwpowodziowej, a co najwyżej poprawiłby ją w niewielkim stopniu. Oznacza to, że nie istnieje żaden nadrzędny interes publiczny z punktu widzenia bezpieczeństwa publicznego, który mógłby uzasadnić ochroną przeciwpowodziową. O istnieniu nadrzędnego interesu publicznego mogłaby być mowa w przypadku wykazania nie tylko konieczności poprawy ochrony przeciwpowodziowej, ale także udowodnienia, że dany środek niewątpliwie poprawia ochronę przeciwpowodziową w taki sposób, iż tylko dzięki niemu można zagwarantować bezpieczeństwo publiczne. W projekcie takiego stwierdzenia nie ma, ponieważ jego zamieszczenie pozostawałoby w sprzeczności z aktualnym stanem wiedzy obejmującym tę problematykę.</p> <p>W konsekwencji należy podkreślić, że podstawie art. 6 ust. 4 dyrektywy siedliskowej nie może nastąpić przyjęcie planu.</p>		
--	--	--	--	--	--	--

8	Stowarzyszenie Ekologiczne EKO-UNIA	5 POTENCJALNE ODDZIAŁYWANIA TRANSGRANICZNE 6.4.7.2 Wpływ na obszary Natura 2000	Realizacja projektu pozostaje w sprzeczności z dyrektywą siedliskową wobec zaniechania przeprowadzenia transgranicznej strategicznej oceny oddziaływania na środowisko w zakresie wpływu na siedliska położone na terytorium Republiki Federalnej Niemiec.	Przeprowadzenie transgranicznego oddziaływania na środowisko i w jego wyniku uznanie za bezzasadny realizacji projektu KPŻ2030.	<p>W dokumencie „Projekt prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030” (dalej jako: „Projekt Prognoza-KPŻ”) wskazano, że „na poziomie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko nie zidentyfikowano ryzyka znaczącego transgranicznego oddziaływania na skutek realizacji założeń zawartych w dokumencie. Żadne z oddziaływań identyfikowanych 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. Dlatego też w wyniku realizacji KPŻ2030 na obszarze dorzecza Odry i Wisły nie przewiduje się wystąpienia transgranicznego oddziaływania na środowisko, wymagającego przeprowadzenia postępowania i procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym” (s. 35 Projektu Prognoza-KPŻ); „posiadane na obecnym etapie informacje nie dają podstaw do uznania, że zakładane obecnie oddziaływania są na tyle istotne, aby dawał podstawy do uznania, że konieczne jest przeprowadzenie oceny w kontekście transgranicznym” (s. 50 Projektu Prognoza-KPŻ). Jest to całkowicie wadliwa ocena, biorąc pod uwagę wpływ planu m.in. na obszary chronione znajdujące się po stronie niemieckiej.</p> <p>Przed wszystkim jednak, nie można zgodzić się z wywodem Autorów Projektu Prognoza-KPŻ, znajdującym się na stronach 48-50 w odniesieniu do przedsięwzięcia 1B.2 Etap I i Etap II Prace modernizacyjne na Odrze granicznej. Szczegółowe uzasadnienie wadliwości raportu, oceny oddziaływania na środowisko i samej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach znajdują się w aktach administracyjnych sprawy DOOŚ-WDŚ/ZOO.420.24.2020.aka.109, rozpatrywanej obecnie przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. W tym miejscu należy podkreślić z całą stanowczością, że wpływ planowanych działań na środowisko z uwzględnieniem oddziaływania na obszary Natura 2000 wyznaczone w ramach sieci europejskiej, czyli tych funkcjonujących na terenie Polski i Republiki Federalnej Niemiec nie był analizowany w sposób szczegółowy. Raport zawiera liczne braki, a decyzja jest sprzeczna z prawem (w tym dyrektywą siedliskową) i zachodzi konieczność jej uchylenia. Błędny jest przy tym wniosek, że „nie stwierdzono oddziaływań istotnych lub negatywnych” (s. 49 Projektu Prognoza-KPŻ), ponieważ oddziaływania te istnieją przede wszystkim w zakresie negatywnego wpływu na siedliska chronione: 3260, 3270,91E0*, 3150 i 6440, a także siedlisko gatunku koza pospolita.</p> <p>Problematyce zaniechania przeprowadzenia transgranicznej oceny oddziaływania prac wykonywanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na część cieku rzeki Odry oraz jej brzeg, które znajdują się na terytorium Republiki Federalnej Niemiec, poświęcony został dokument pt. „Stellungnahme zum einseitigen Buhnenausbau nur entlang des polnischen Ufers und die Konsequenzen für die Umweltauswirkungen auf die deutschen Ufer der Oder” / „Opinia w sprawie jednostronnej rozbudowy ostróg tylko wzdłuż polskiego brzegu i konsekwencji dla oddziaływań na środowisko na niemieckim brzegu Odry” z dnia 17 marca 2022 r., który został przygotowany przez dra inż. Ingo Schanudera z Uniwersytetu Technicznego w Wiedniu (dalej: „Opinia dot. rozbudowy-UTW”). Z Opinii dot. rozbudowy-UTW wynika, że nie ma opartych na aktualnym stanie wiedzy podstaw planistycznych do prowadzenia prac wyłącznie na jednym brzegu Odry. W Opinii dot. rozbudowy-UTW podkreślono ponadto, że wprowadzie przy ocenie skutków prowadzenia prac budowlanych uwzględnione zostały całościowo skutki rozwoju koryta Odry, jednak nie odniesiono się w żaden sposób do ewentualnych konsekwencji wykonania prac wyłącznie na jednym brzegu rzeki. Załączona Opinia dot. rozbudowy-UTW wykazuje również brak merytorycznych podstaw do przyjęcia miejscowych przekształceń dna na skutek prowadzenia prac budowlanych na jednym brzegu Odry. Z Opinii dot. rozbudowy-UTW wynika ponadto, że jednostronna rozbudowa prowadzi do zwiększonej aktywności nurtu na polskim brzegu. Tym samym zostanie tam też w większym stopniu uruchomiony i transportowany z nurtem osad. Transport ten w przypadku drobnego osadu Odry odbywa się nie tylko w kierunku przepływu, ale także w poprzek tego kierunku, tzn. pomiędzy brzegami i pomiędzy Odrą i jej przestrzeniami międzyostrogowymi. Zwiększone przez jednostronną rozbudowę uruchomienie osadu przy polskim brzegu prowadzi tym samym także do zwiększonego wprowadzania osadów do przestrzeni międzyostrogowych po niemieckiej stronie. Skutkiem tych zjawisk jest przyspieszona akumulacja, a tym samym utrata siedlisk i bioróżnorodności. Odnotowania wymaga ponadto, że efekty</p>	uwzględniona	Procedura transgranicznej oceny oddziaływania na środowisko została przeprowadzona. Państwo narażone powiadomiło, że jest zainteresowane uczestnictwem w postępowaniu w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko zgodnie z art. 114 ustawy ooś.
---	-------------------------------------	--	--	---	---	--------------	---

				<p>jednostronnej rozbudowy nie zostały do tej pory poddane wymagany</p> <p>badaniom. Jeżeli chodzi o fizyczne skutki jednostronnej rozbudowy i jego wpływ na siedliska przyrodnicze znajdujące się po niemieckiej stronie Odry, to nie zostały zgromadzone solidne dane na ten temat.</p> <p>W Opinii IGB (per analogiam) wskazano, że prace budowlane prowadzone na polskiej stronie będą oddziaływały na siedliska przyrodnicze na kilka sposobów. W szczególności bagrowanie i jednostronne modyfikacje ostróg zawsze wpływają na bilans i transport osadów, na skutek czego nie można wykluczyć bezpośredniego oddziaływania osadów na brzeg znajdujący się po stronie niemieckiej (s. 8 Opinii IGB). W przypadku, gdy realizacja planowanych prac może potencjalnie zagrażać obszarowi Natura 2000 w sąsiednim państwie członkowskim Unii Europejskiej, to wymagane jest także przeprowadzenie oceny oddziaływania na ten obszar – na podstawie przepisów dyrektywy siedliskowej – w tym sąsiednim państwie członkowskim Unii Europejskiej. Zasady dokonywania oceny, które przewidziane zostały w art. 6 ust. 3 dyrektywy siedliskowej, dotyczą w równym stopniu zagrożeń dla wszelkich obszarów Natura 2000 – bez względu na źródło pochodzenia takich zagrożeń. W prawie Unii Europejskiej dokonanie oceny skutków prac dla danego terenu z punktu widzenia założeń jego ochrony, powiązane zostało z terenem jako takim. Bez znaczenia pozostają przy tym granice administracyjne czy państwowe obszaru Natura 2000, ponieważ – z punktu widzenia celów ochrony przyrody – mają one sztuczny charakter. W rozpatrywanej sprawie nie podjęto jednak takiej oceny (s. 219-222 Projektu Prognoza-KPŻ).</p> <p>Dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy znaczenie zyskuje ponadto szczególny charakter Odry jako rzeki granicznej. Wprawdzie granica państwowa między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec przebiega wzdłuż talwegu rzeki Odry, jednak to Odra jako taka i oba jej brzegi stanowią pod względem fizycznym, biologicznym i ekologicznym jeden ekosystem. Gdyby rzeka Odra położona była na terenie wyłącznie jednego z państw – Rzeczpospolitej Polskiej albo Republiki Federalnej Niemiec, to nie byłoby najmniejszych wątpliwości, że oba jej brzegi oraz cały nurt musiałyby zostać poddane ocenie na podstawie jednolitych kryteriów.</p> <p>Konieczność przeprowadzenia transgranicznej oceny wynika także pośrednio z art. 7 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/42/WE z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko (Dz. U. UE. L. z 2001 r., nr 197, s. 30; dalej: „dyrektywa SEA”). Zgodnie z art. 7 ust. 1 dyrektywy SEA, jeżeli Państwo Członkowskie uznaje, że realizacja planu lub programu przygotowywanego w odniesieniu do jego terytorium potencjalnie spowodować może znaczący wpływ na środowisko w innym Państwie Członkowskim, lub w przypadku gdy zażąda tego Państwo Członkowskie, które potencjalnie może być znacząco zagrożone, Państwo Członkowskie, na którego terytorium plan lub program jest przygotowywany, przed jego przyjęciem lub poddaniem procedurze ustawodawczej przesyła kopię projektu planu lub programu i odnośne sprawozdanie dotyczące środowiska do drugiego Państwa Członkowskiego. W konsekwencji ocena oddziaływania na środowisko jest niekompletna, jeżeli nie dokonano w jej ramach wpływu przyjmowanego projektu na sąsiednie państwo członkowskie. Stanowisko o konieczności przeprowadzenia transgranicznej oceny na środowisko na gruncie dyrektywy siedliskowej wywodzone jest z motywów jej wydania. Zgodnie bowiem z motywem 4 dyrektywy siedliskowej, na europejskim terytorium Państw Członkowskich stan siedlisk przyrodniczych nadal się pogarsza i coraz większa liczba dzikich gatunków jest poważnie zagrożona; jeśli się uwzględni, iż zagrożone siedliska i gatunki tworzą część dziedzictwa naturalnego Wspólnoty i że dotyczące ich zagrożenia mają często charakter transgraniczny, konieczne jest w celu ich ochrony podjęcie środków na poziomie wspólnotowym (zob. opinię Rzecznika Generalnego z dnia 7 marca 2000 r., C-371/98, The Queen przeciwko Secretary of State for the Environment, Transport and the Regions, ex parte First Corporate Shipping Ltd, przy udziale World Wide Fund for Nature UK (WWF) i Avon Wildlife Trust, pkt 4, ECLI:EU:C:2000:108; opinię Rzecznika Generalnego z dnia 10 września 2020 r. w połączonych sprawach C-473/19 i C-474/19, Föreningen Skydda Skogen i in. przeciwko Länsstyrelsen i Västra Götalands län, pkt 112, ECLI:EU:C:2020:699). Podobne stanowisko zaprezentował TSUE w wyroku z dnia 10 października 2019 r., C-674/17, postępowanie zainicjowane przez Luonnonsuojeluyhdistys Tapiola Pohjois-Savo – Kainuury, pkt 58, ECLI:EU:C:2019:851). Stosownie do zasad ochrony siedlisk przyrodniczych zawartych w prawie Unii</p>	
--	--	--	--	---	--

					Europejskiej, właściwe władze krajowe wyrażają zgodę na ten plan lub przedsięwzięcie dopiero po upewnieniu się, że nie wpłynie on niekorzystnie na stan obszaru Natura 2000, ewentualnie projekt może zostać zatwierdzony dopiero po przeprowadzeniu oceny wyjątków lub odstępstw zgodnie z kryteriami ujętymi w art. 6 ust. 4 dyrektywy siedliskowej (zob. art. 6 ust 3 i 4 dyrektywy siedliskowej). W konsekwencji, nie można przyjąć niniejszego planu, ponieważ jego skutki dla obszarów Natura 2000, które znajdują się po stronie niemieckiej, nie stanowiły przedmiotu oceny z punktu widzenia reguł przewidzianych w dyrektywie siedliskowej. Raz jeszcze podkreślić należy ponadto, że uzasadnienie braku konieczności przeprowadzania transgranicznej strategicznej oceny na środowisko jest lakoniczne i pozbawione naukowej argumentacji.		
9	Stowarzyszenie Ekologiczne EKO-UNIA	6.4.1 Wpływ na powierzchnię ziemi i gleby 6.4.3 Wpływ na wody podziemne	Zrealizowanie projektu KPŻ2030 w proponowanym kształcie doprowadzi do utraty wartości typów siedlisk przyrodniczych uzależnionych od wód gruntowych, w szczególności typu siedliska priorytetowego – 91E0* i siedlisk 3150 – starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne; 6440 – łąki selernicowe ze względu na obniżenie poziomu wód gruntowych.	Brak realizacji projektu KPŻ2030.	<p>Zrealizowanie projektu KPŻ2030 doprowadzi do utraty wartości trzech typów siedlisk przyrodniczych uzależnionych od wód gruntowych, które znajdują się w specjalnych obszarach ochrony siedlisk. Problematyka ta została poddana szczegółowej analizie w dokumencie pt. „Projekt Rzeczypospolitej Polskiej „1B.2 Etap I i Etap II Prace modernizacyjne na Odrze granicznej w ramach Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wisły” – Negatywne oddziaływania na typy siedlisk z Dyrektywy Siedliskowej zależne od wód podziemnych” (dalej: „Opinia-wody gruntowe”). O utracie wartości typów siedlisk przyrodniczych uzależnionych od wód podziemnych (3150 – starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne; 6440 – łąki selernicowe; 91E0* – łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe) przesądza okoliczność, że wykonywane prace mają prowadzić do pogłębienia koryta rzeki, względnie kanału żeglugowego. W wyniku pogłębiania dochodzi jednak do obniżenia poziomu wód gruntowych na terenach przyległych do Odry. Zagadnienie to zostało przedstawione w formie graficznej w Opinii-wody gruntowe (s. 2-4).</p> <p>Wskazane powyżej skutki nie zostały zupełnie uwzględnione w Projekcie Prognoza-KPŻ oddziaływania na środowisko dla projektu KPŻ2030. Tymczasem, skoro oddziaływań tych nie da się w sposób oczywisty wykluczyć, to wymagane było ich zbadanie z punktu widzenia zgodności z przepisami dyrektywy siedliskowej. Siedlisko 91E0* stanowi typ siedliska priorytetowego.</p> <p>Zgodnie z art. 6 ust. 4 dyrektywy siedliskowej, jeżeli dany teren obejmuje typ siedliska przyrodniczego i/lub jest zamieszkały przez gatunek o znaczeniu priorytetowym, to jedyne względy, na które można się powołać przy przyjęciu i realizacji planu stanowią względy odnoszące się do zdrowia ludzkiego lub bezpieczeństwa publicznego, korzystnych skutków o podstawowym znaczeniu dla środowiska lub – po wyrażeniu opinii przez Komisję Europejską – innych powodów o charakterze zasadniczym wynikających z nadrzędnego interesu publicznego. Nie zostało to jednak dokonane w projekcie, co stanowi o wadliwości prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030.</p> <p>Uznanie, przy tym, że „Na etapie realizacji przedsięwzięć, jedynym potencjalnym oddziaływaniem na wody podziemne, może być zanieczyszczenie wskutek nieuszczelności w pojazdach i urządzeniach silnikowych powodujących przedostawanie się wycieków płynów eksploatacyjnych do środowiska gruntowo-wodnego” dziwi zwłaszcza w związku ze wskazaniem w Projekcie Prognoza-KPŻ, iż „Jako największe zagrożenie dla stanu ochrony siedlisk przyrodniczych wskazuje się działalność człowieka, (w znaczącym stopniu powodująca obniżanie poziomu wód gruntowych)” (s. 128 Projektu Prognoza-KPŻ) i z uznaniem obniżania zwierciadła wód i obniżania poziomu wód podziemnych za główne problemy ochrony środowiska, istotne z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu (s. 152-153 Projektu Prognoza-KPŻ). Dalej wprost wskazano (s. 154 Projektu Prognoza-KPŻ), że na etapie eksploataowania/funkcjonowania budowli piętrzącej mogą następować zmiany procesów rzeźbotwórczych w korycie rzeki. Dochodzić może również do zmiany w zakresie uwodnienia gruntów sąsiadujących z rzeką. Przewiduje się przy tym negatywne skutki ww. oddziaływań, w tym „obniżenie poziomu wód gruntowych (powodujący między innymi przesuszenie gruntów) poniżej stopnia wodnego” (s. 154 Projektu Prognoza-KPŻ). „Kluczowym aspektem jest ryzyko wystąpienia erozji poniżej stopni wodnych wskutek powstania deficytu rumowiska, którego wypłukiwanie prowadzi do obniżania dna i zwierciadła wody (...) [wskutek której] będzie obniżało się dno rzeki, co w dłuższej perspektywie czasu doprowadzi do obniżenia poziomu wód gruntowych w strefie przybrzeżnej” (s. 154 Projektu Prognoza-KPŻ).</p>	wyjaśniona	Wpływ planowanych prac na poszczególne siedliska został szczegółowo przeanalizowany na etapie indywidualnej oceny oddziaływania na środowisko. Postanowienia w zakresie ochrony siedlisk zostały uwzględnione w decyzji środowiskowej wydanej dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Ustalenia podjęte na podstawie szczegółowych analiz zostały uwzględnione w Prognozie dla KPŻ2030. Podkreślono konieczność minimalizacji negatywnych oddziaływań, poprzez odpowiednie zaplanowanie lokalizacji zaplecza budowy podczas realizacji prac budowlanych, prowadzenie prac z wody w celu ochrony siedlisk. W Prognozie szczegółowo odniesiono się do możliwych oddziaływań w zakresie siedlisk i bioróżnorodności (rozdział 6.4.7. Prognozy OOŚ).

					<p>Na stronie 225 Projektu Prognoza-KPŻ dodano ponadto wprost, że „potencjalnym negatywnym oddziaływaniem związanym z etapem eksploatacji zabudowy regulacyjnej jest jednak ryzyko, że w dłuższej perspektywie czasowej dojdzie do przyspieszonej erozji wgłębnej w strefie toru wodnego na skutek koncentracji nurtu i ograniczenia dopływu rumowiska z brzegów. Może to doprowadzić do obniżenia poziomu zwierciadła wody w rzece i w konsekwencji spadku poziomu wód gruntowych i załadowienia pól międzyostrogowych, co byłoby niekorzystnym długookresowym oddziaływaniem inwestycji i mogłoby zredukować odtworzone wskutek przebudowy ostróg siedliska przybrzeżne”.</p> <p>W odniesieniu do pogłębiania dna przez rozbudowę ostróg – w ramach fachowej analizy tej problematyki – zwrócono uwagę, że: „Doświadczenia pochodzące z innych dużych rzek jak Łaba, dolny Ren, Wisła czy silnie uregulowany odcinek Odry środkowej potwierdzają fakt, że zwierciadło wody po rozbudowie ostróg w dłuższej perspektywie czasowej dopasowuje się do zerodowanego dna. Efektem jest opadanie poziomu wody gruntowej, co jest katastrofalne dla nadrzecznych łągów” (zob. s. 65 dokumentu pt. „Skuteczność planowanego polderu zalewowego Międzyodrze i koncepcji regulacji cieków na poprawę ochrony przeciwpowodziowej na dolnej Odrze”, red. Ch. Gerstgraser, Cottbus 2018, który został przygotowany przez gerstgraser Ingenieurbüro für Renaturierung; dalej: „Ekspertyza-Gerstgraser”).</p> <p>Celem regulacji rzeki jest pogłębienie koryta bądź dna rzeki. Zgodnie z aktualnym stanem wiedzy, w wyniku takiego pogłębienia dochodzi do obniżenia poziomu wód gruntowych w sąsiadujących siedliskach lądowych, co graficznie przedstawiono w Opinii-wody gruntowe”, s. 2-4. Tymczasem w Projekcie Prognoza-KPŻ nie przeanalizowano wpływu obniżenia poziomu wód gruntowych na siedliska uzależnione od poziomu wód podziemnych: 3150 – starorzeczka i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne; 6440 – łąki selernicowe; 91E0* – łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe. Wśród nich zasadnicze znaczenie zyskuje ochrona typu siedliska 91E0*, który stanowi typ siedliska priorytetowego.</p> <p>Niewystarczającym jest przy tym wskazanie, że „piętrzenie wód wpływa na zmianę hydrodynamiki wód podziemnych i tym samym na głębokość występowania zwierciadła wód podziemnych oraz kierunków ich przepływu. Wpływ ten może być zarówno pozytywny (poprawa warunków nawilgocenia powierzchni ziemi), jak i negatywny: wskutek erozji dna rzecznoego może dojść do obniżenia poziomu płytkich wód podziemnych. Zmianom tym towarzyszą przemiany hydrochemiczne. Zagrożenia związane z ww. aspektami mogą (powinny) być przedmiotem modelowania i można im przeciwdziałać; powinno to być przedmiotem pogłębionych analiz na etapie postępowań administracyjnych, w ramach których bada się zgodność przedsięwzięć z celami środowiskowymi w zakresie ochrony wód i ochrony środowiska przyrodniczego” (s. 175 Projektu Prognoza-KPŻ). Już na etapie opracowywania planu powinno się zbadać fakt negatywnego wpływu obniżenia poziomu wód gruntowych na siedliska chronione, czego w opiniowanym projekcie nie zrobiono, ograniczając się do stwierdzenia, że „potencjalnym negatywnym oddziaływaniem związanym z etapem eksploatacji zabudowy regulacyjnej jest jednak ryzyko, że w dłuższej perspektywie czasowej dojdzie do (...) obniżenia poziomu zwierciadła wody w rzece i w konsekwencji spadku poziomu wód gruntowych i załadowienia pól międzyostrogowych, co byłoby niekorzystnym długookresowym oddziaływaniem inwestycji i mogłoby zredukować odtworzone wskutek przebudowy ostróg siedliska przybrzeżne”.</p>		
10	Stowarzyszenie Ekologiczne EKO-UNIA	6.4.7.1 Wpływ na różnorodność biologiczną 6.4.7 Wpływ na różnorodność biologiczną, zwierzęta, rośliny, obszary chronione 6.4.7.5 Wpływ na ichtiofaunę	Zrealizowanie projektu KPŻ2030 w proponowanym kształcie doprowadzi do utraty wartości siedliska przyrodniczego typu 3270, 3260 i siedliska przyrodniczego gatunku koza pospolita (Cobitis taenia).	Brak realizacji projektu KPŻ2030.	Realizacja przedsięwzięć związanych z zabudową regulacyjną na Odrze i doprowadzi do trwałej utraty wartości siedliska przyrodniczego typu 3270 i 3260, co jednak nie zostało uwzględnione w projekcie pomimo wskazania, że obszar Natura 2000 Unteres Odertal, na obszarze którego ww. siedlisko podlega ochronie, jest w obszarze objętym planowanym przedsięwzięciem (s. 140 Projektu Prognoza-KPŻ). Realizacja przedsięwzięć doprowadzi do utraty wartości siedliska przyrodniczego 3270 i 3260, w szczególności gatunku ryb – kozy pospolitej (Cobitis taenia) i gatunku rośliny – nadbrzeżnicy nadrzecznej (Corrigiola litoralis). Negatywny wpływ na siedlisko kozy pospolitej wynika wprost z dokumentu pt. „Verfahren zu den grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen des geplanten Projekts der Republik Polen mit dem Titel „1B.2 Etappe I und Etappe II Modernisierungsarbeiten an der Oder als Grenzfluss im Rahmen	wyjaśniona	Wpływ planowanych prac na poszczególne siedliska został szczegółowo przeanalizowany na etapie indywidualnej oceny oddziaływania na środowisko. Postanowienia w zakresie ochrony siedlisk zostały uwzględnione w decyzji środowiskowej wydanej dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Ustalenia podjęte na podstawie szczegółowych analiz zostały uwzględnione w Prognozie dla KPŻ2030. Podkreślono konieczność minimalizacji negatywnych oddziaływań, poprzez odpowiednie zaplanowanie lokalizacji zaplecza

				<p>des Projekts des Hochwasserschutzes im Einzugsgebiet der Oder und Weichsel. Beeinträchtigungen ausgewählter Fischarten des Anhangs II FFH-RL in der Phase I“ / „Postępowanie w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko planowanego projektu Rzeczypospolitej Polskiej „1B.2 Prace modernizacyjne etap I i etap II na Odrze jako rzece granicznej w ramach projektu ochrony przeciwpowodziowej w dorzeczu Odry i Wisły”. Zagrożenia dla wybranych gatunków ryb z załącznika II Dyrektywy siedliskowej w fazie I”) Instytutu Ekologii Wód i Rybołówstwa Śródlądowego im. Leibniza (Leibniz-Institut für Gewässerökologie und Binnenfischerei; IGB) z dnia 29 marca 2022 r. (dalej: „Opinia IGB”), która to opinia ma zastosowanie również do niniejszego projektu w zakresach pokrywających się przedsięwzięć i prac. Z treści Opinii IGB, jednoznacznie wynika, że będzie miało miejsce zagrożenie gatunku chronionego – kozy pospolitej oraz innych gatunków ryb, a także siedliska przyrodniczego typu 3270. Koza pospolita jest rodzimym gatunkiem dla dwóch typów siedlisk przyrodniczych 3270 – Zalewane muliste brzegi rzek oraz 3260 – Nizinne i podgórskie rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników. Gatunek ten stanowi cel ochrony we wszystkich obszarach Natura 2000 położonych wzdłuż rzeki Odry. Została ona wymieniona w Załączniku II dyrektywy siedliskowej. Koza pospolita występuje więc także na obszarze, na który negatywnie oddziaływać będą omawiane przedsięwzięcia, gdyż dokonywane na potrzeby badań środowiskowych odłowienia ryb pozwalają na wniosek, że koza pospolita występuje powszechnie w środkowej i dolnej Odrze (s. 4 Opinii IGB). Okoliczność ta musi być wzięta pod uwagę w ocenianym dokumencie.</p> <p>Wymaga odnotowania, że negatywny wpływ na ichtiofaunę został wspomniany w Projekcie Prognoza-KPŻ: „w przypadku realizacji przedsięwzięć związanych z zabudową regulacyjną na Odrze i Wiśle, potencjalne negatywne oddziaływanie na gatunki priorytetowe będzie związane głównie z etapem realizacji. Niewielka powierzchnia jednorazowo prowadzonych prac w stosunku do szerokości rzeki i wielkości przepływu zarówno Odry jak i Wisły, spowoduje jednak szybkie rozproszenie powstałej zawiesiny w nurcie. Jednak możliwe jest okresowe utrzymywanie się podwyższonych koncentracji zawiesiny w polach międzyostrogowych w rejonie prac, co może prowadzić do lokalnego pogorszenia stanu siedlisk i warunków bytowania ryb. Wzrost koncentracji zawiesiny jest szczególnie niebezpieczny w okresie tarła ryb, inkubacji ikry i stadium wylęgu. Kolejne istotne zagrożenie w planowanym przedsięwzięciu z punktu widzenia zasobów ichtiofauny zasiedlającej strefę brzegu i pól międzyostrogowych, stanowi wzmożony ruch sprzętu budowlanego, a przede wszystkim wibracje związane z umieszczeniem elementów umocnieniowych. Opisane wyżej prace generować mogą drgania i wibracje dna oraz wody, a także dźwięki o dużym nasileniu. Wibracje w środowisku wodnym są odbierane przez ryby czułymi receptorami linii bocznej, to samo dotyczy dźwięków (hałasów) przenoszonych w środowisku wodnym znacznie lepiej niż w powietrzu. W związku z tym lokalna ichtiofauna na czas robót może zostać wypłoszona na sąsiednie tereny, jednakże w wyniku prowadzenia tzw. wędrówek kompensacyjnych powróci po zakończeniu tego etapu budowy” (s. 225 Projektu Prognoza-KPŻ). Ostatnie zdanie nie zostało jednak poparte żadną argumentacją naukową. Utrata wartości siedliska przyrodniczego gatunku koza pospolita na skutek prowadzenia prac budowlanych nie została wprost przyznana w Projekcie Prognoza-KPŻ, pomimo wymienienia tego gatunku jako występującego na obszarze planowanej inwestycji (s. 125 Projektu Prognoza-KPŻ). Pomimo tego, w Projekcie Prognoza-KPŻ wskazano na fakt, że „przy główkach ostróg, często umacnianych kamiennym narzutem, powstają małe strefy prądowe (sztuczne bystrza) przejmujące rolę kamiennych raf występujących w rzece przed regulacją i pogłębianiem kanału żeglownego. (...) te skutki oddziaływań należy rozpatrywać w kategorii pozytywnych oddziaływań, jednak należy zaznaczyć, iż po zrealizowaniu prac warunki te będą się tworzyć w perspektywie czasu (kilku do kilkunastu lat)”. Taka rzekoma „renaturyzacja” nie może zostać wyjaśniona za pomocą argumentów opartych na aktualnym stanie wiedzy przyrodniczej.</p> <p>Prace budowlane obejmujące ostrogi będą więc (zgodnie z Projektem Prognoza-KPŻ) prowadzone na obszarach siedliskowych kozy pospolitej – zrealizowanie przewidywanych inwestycji doprowadzi w konsekwencji do ich utraty.</p> <p>Nie można uznać, że w Projekcie Prognoza-KPŻ w odpowiedni sposób zbadano wpływ przemieszczania się osadów, głębokiej erozji oraz pogłębienia koryta Odry na siedliska kozy pospolitej – nie jest więc wiadome, czy realizowane przedsięwzięcia budowlane</p>		budowy podczas realizacji prac budowlanych, prowadzenie prac z wody w celu ochrony siedlisk. W Prognozie szczegółowo odniesiono się do możliwych oddziaływań w zakresie siedlisk i bioróżnorodności (rozdział 6.4.7).
--	--	--	--	--	--	---

				<p>spowodują istotne pogorszenie stanu środowiska przyrodniczego. Biorąc pod uwagę powyższe, na tym etapie nie przewidziano konieczności kompensowania pogorszenia stanu siedliska przyrodniczego typu 3270 ani 3260.</p> <p>Zaznaczyć należy, że zachowanie bądź odtworzenie siedliska może nastąpić dopiero wówczas, gdy rzeka pozostanie nieuregulowana. Planowane prace – w sposób oczywisty wbrew przyjętym założeniom – doprowadzą w konsekwencji do zubożenia struktury siedliska, czego nieuchronną konsekwencją będzie spadek liczebności występujących w nim gatunków ryb rzecznych (s. 7 Opinii IGB w tym miejscu stosowana per analogiam).</p> <p>Przebudowa ostróg prowadzi do gromadzenia się większych ilości osadów w obszarach znajdujących się między ostrogami. Stanowi to zamierzony efekt, ponieważ budowa ostróg ma na celu pogłębienie koryta rzeki, dlatego osady z środka rzeki ulegają przemieszczeniu (spłukaniu) do obszarów znajdujących się między ostrogami. Rozbudowa ostróg prowadzi do zwiększenia prędkości przepływu wody między ostrogami, na skutek czego dochodzi do pogłębienia dna (względnie koryta) rzeki. Jak wskazano w Projekcie Prognoza-KPŻ, „przebudowa ostróg spowoduje także oddziaływanie na biocenozy, które wytworzyły się na tych budowlach regulacyjnych oraz biocenoz na skarpach i strefie przybrzeżnej bezpośrednio sąsiadujących z ostrogami. W następstwie prac prowadzonych w korycie i w strefie lądowej nastąpi efektywna utrata siedlisk i efekt odstraszenia fauny. Możliwa jest również bezpośrednia śmiertelność zwierząt, szczególnie tych o organicznej mobilności. Gatunki fauny mogą być narażone na hałas (prace w wodzie – łodzie oraz pojazdy transportowe) oraz bezpośrednią utratę siedlisk podczas prowadzonych prac. Ptaki czy płazy mogą zostać płoszone, co może spowodować utratę lęgów. Oddziaływania te będą jednak ograniczone do niewielkich fragmentów doliny i będą miały charakter krótkotrwały. Prowadzone prace niekorzystnie oddziaływać będą na roślinność w korycie rzeki oraz roślinność porastającą strefę przybrzeżną” (s.219). Ponownie zatem wykrywając i zakładając negatywne oddziaływania (w tym nawet śmiertelność gatunków!) uznano je za nieznaczące, ze względu na ich „krótkotrwałość”, czego jednak w naukowy sposób nie uzasadniono. Z przedłożonej opinii IGB wynika natomiast, że utrata wartości przyrodniczych będzie w istocie rzeczy trwała, natomiast ograniczony czas trwania takiej utraty został ustalony w sposób dowolny i nie da się go zweryfikować poprzez odniesienie do aktualnego stanu wiedzy przyrodniczej (s. 9 Opinii IGB stosowanej per analogiam). Nie zauważono także, że pomiędzy ostrogami znajdują się aktualnie obszary siedliska przyrodniczego 3270, przede wszystkim ławice błotne, które stanowią powierzchnie na brzegach zbiorników wodnych, ulegające częściowemu podmyciu. W wyniku takiego podmycia bądź naprzemiennego występowania warunków tlenowych oraz beztlenowych dochodzi do wytworzenia się specyficznej flory i związanej z nią fauny. Na skutek budowy bądź rozbudowy ostróg ma obecnie miejsce zwiększone osadzanie się osadów na ławicach błotnych. Z jednej strony ławice błotne ulegają zalaniu osadami, które utrudniają bytowanie bądź wypierają występującą tam obecnie florę i faunę. Z drugiej strony wzmożona sedymentacja prowadzi do podniesienia zalewanych obszarów, co zmienia z kolei istniejącą wcześniej dynamikę zalewania. W Projekcie Prognoza-KPŻ całkowicie pominięto powyższy fakt i nie wskazano na to, w jaki sposób siedliska 3270 i 3260 wraz siedliskami gatunków ryb, takich jak koza pospolita zachowają się w wyniku planowanych inwestycji.</p> <p>W dokumencie pt. „Projekt Rzeczypospolitej Polskiej „1B.2 Etap I i Etap II Prace modernizacyjne na Odrze granicznej w ramach Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wisły” – Negatywne oddziaływania na typ siedliska z Dyrektywy Siedliskowej 3270 Zalewane muliste brzegi rzek z roślinnością <i>Chenopodion rubri</i> p.p. i <i>Bidention</i> p.p.)” – dalej: „Opinia-siedlisko 3270” scharakteryzowano w pierwszej kolejności siedlisko przyrodnicze typu 3270, z uwzględnieniem ławic błotnych oraz innych elementów tego siedliska. Następnie przedstawiono relację zachodzącą między siedliskiem a wodami. Wykazano, że budowa ostróg całkowicie zniweczy osadzanie się piasku i mułu oraz szatę roślinną charakterystyczną dla siedliska przyrodniczego typu 3270, a także będzie wywierała negatywny wpływ na obszary między ostrogami ze względu na znaczące przemieszczanie się warstw osadowych. Opinia-siedlisko 3270 wskazuje ponadto, że zwierzęta i rośliny żyjące aktualnie na ławicach błotnych nie będą w stanie w porę zareagować na zmiany wywołane pracami budowlanymi prowadzonymi w tym miejscu, na skutek czego dojdzie do utraty ich siedlisk. Z Opinii-</p>		
--	--	--	--	--	--	--

					<p>siedlisko 3270, wynika również, że realizowanie podłużnych konstrukcji doprowadzi do bezpośredniego zniszczenia siedliska przyrodniczego typu 3270 w odniesieniu do łąwic błotnych, ponieważ jego realizacja spowoduje całkowitą zmianę reżimu powodziowego. Ustalenia dokonane w Opinii-siedlisko 3270 nakazują ponadto uznać, że prace budowlane będą miały również negatywny wpływ na unikatowy – bardzo rzadki i zagrożony – gatunek charakterystyczny dla siedliska przyrodniczego typu 3270 – tj. nadbrzeżycę nadrzeczną. Trzeba przy tym podkreślić, że nie ma w tym wypadku możliwości zastosowania jakichkolwiek środków kompensujących (nie zostały przewidziane m.in. środki kompensujące utratę powierzchni biologicznej wykorzystywanej przez kozę pospolitą), jako że w przypadku rzeki Odry nie istnieją obszary, na których zaproponowane działania mogłyby w sposób skuteczny zrekompensować wyrządzone szkody w środowisku przyrodniczym (s. 10 Opinii IGB per analogiam). Zaznaczyć przy tym należy, że zastosowanie środków kompensacyjnych nie ma znaczenia dla poczynienia ustaleń, czy doszło do znaczącego pogorszenia stanu środowiska. Zaprezentowane powyżej argumenty pozwalają uznać, że istnieje bardzo wysokie prawdopodobieństwo znaczącego naruszenia celu ochrony kozy pospolitej, a w żadnym razie nie można wykluczyć takiego znaczącego naruszenia. Po uwzględnieniu tego celu staje się oczywistym, że projekt będący przedmiotem niniejszego postępowania może zostać zatwierdzony wyłącznie na podstawie pozytywnej decyzji o odstępie, która nie została wydana. W niniejszym piśmie wykazano ponadto, że nie zostały spełnione wymagania przewidziane w art. 6 ust. 4 dyrektywy siedliskowej. W treści Opinii-siedlisko 3270 wykazano ponadto, że prace budowlane mają pośredni wpływ na inne elementy siedliska przyrodniczego typu 3270 oraz na obszary takiego siedliska przyrodniczego po stronie niemieckiej. Zaprezentowana lista obszarów ochrony gatunkowej po stronie niemieckiej i typów siedlisk dowodzi, że prace budowlane wykonywane na ostrogach spowodują znaczne pogorszenie stanu środowiska na obszarach Natura 2000.</p>		
11	Stowarzyszenie Ekologiczne EKO-UNIA	6.4.1 Wpływ na powierzchnię ziemi i gleby 6.4.2 Wpływ na wody powierzchniowe 6.4.7.1 Wpływ na różnorodność biologiczną 6.4.7 Wpływ na różnorodność biologiczną, zwierzęta, rośliny, obszary chronione 6.4.7.2 Wpływ na obszary Natura 2000	Projekt opiera się na błędnych założeniach, jakoby przewidywane inwestycje podejmowane po polskiej stronie Odry nie miały doprowadzić do znaczącego pogorszenia stanu środowiska w rozumieniu art. 6 ust. 3 dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dz. U. UE. L. z 1992 r., nr 206, s. 7 ze zm.; dalej „dyrektywa siedliskowa”), na skutek czego – w sposób nieuprawniony – uznano, że projekt jest zgodny z wymogami ochrony siedlisk bez konieczności podejmowania decyzji o odstępie zgodnie z art. 6 ust. 4 dyrektywy siedliskowej.	Brak realizacji projektu KPŻ2030.	<p>W Podsumowaniu Projektu Prognoza-KPŻ wskazano, że „ocena oddziaływania na środowisko ww. działań wskazuje, że dla działań związanych z celem szczegółowym 1 – Zapewnienie Dobrych Warunków Nawigacyjnych, występuje negatywne oddziaływanie dla trzech komponentów środowiska, tj. gleba i powierzchnia ziemi, wody powierzchniowe oraz bioróżnorodność. Wynika to z faktu, iż działania przypisane do tego celu obejmują realizację inwestycji hydrotechnicznych. (...) W zakresie pozostałych komponentów – wód podziemnych, zasobów naturalnych, klimatu i powietrza, krajobrazu, ludzi i dóbr materialnych oraz zabytków zidentyfikowano oddziaływania pozytywne i negatywne wdrożenia zaplanowanych działań” (s. 274 Projektu Prognoza-KPŻ). Jak widać, w Projekcie Prognoza-KPŻ zidentyfikowano istotne negatywne oddziaływania i niekorzystny wpływ na badany teren w myśl art. 6 ust. 3 dyrektywy siedliskowej, jednak nie zastosowano mechanizmu z art. 6 ust. 4 dyrektywy siedliskowej (Jeśli pomimo negatywnej oceny skutków dla danego terenu oraz braku rozwiązań alternatywnych, plan lub przedsięwzięcie musi jednak zostać zrealizowane z powodów o charakterze zasadniczym wynikających z nadrzędnego interesu publicznego, w tym interesów mających charakter społeczny lub gospodarczy, Państwo Członkowskie stosuje wszelkie środki kompensujące konieczne do zapewnienia ochrony ogólnej spójności Natury 2000. O przyjętych środkach kompensujących Państwo Członkowskie informuje Komisję), a mianowicie: nie zbadano rozwiązań alternatywnych, nie przeanalizowano tego, czy plan ten musi zostać zrealizowany z powodów o charakterze zasadniczym wynikających z nadrzędnego interesu publicznego, nie zastosowano wszelkie środki kompensujące konieczne do zapewnienia ochrony ogólnej spójności Natury 2000 (ze względu na wadliwe przyjęcie, że nastąpi to dopiero na etapie uzyskiwania decyzji środowiskowej na etapie pozwolenia na budowę lub pozwolenia wodnoprawnego).</p> <p>W sposób nieuprawniony uznano, że projekt jest zgodny z wymogami ochrony siedlisk bez konieczności podejmowania decyzji o odstępie zgodnie z art. 6 ust. 4 dyrektywy siedliskowej. Wprawdzie pogorszenie stanu środowiska zostało uwzględnione, jednak założono, że utrata wartości przyrodniczych będzie jedynie tymczasowa, a siedliska i gatunki powrócą do stanu pierwotnego po pewnym okresie pogorszenia. Założenia te są jednak błędne. Zrealizowane inwestycje, w szczególności modernizacja ostróg, będą bowiem wywoływały znaczące negatywne skutki nie tylko o tymczasowym, lecz także trwałym charakterze. Należy ponadto odnotować, że nawet tymczasowe pogorszenie</p>	wyjaśniona	Artykuł 6 ust. 4 stanowi część procedury oceny oraz możliwego przyjęcia przez właściwe organy krajowe planów i przedsięwzięć mogących oddziaływać na specjalny obszar ochrony (SOO), obszar specjalnej ochrony (OSO) lub teren mający znaczenie dla Wspólnoty (TZW). Zgodnie z dokumentacją środowiskową oraz analizami przeprowadzonymi w ramach Prognozy dla KPŻ2030, wykazano, iż planowane przedsięwzięcia mogą oddziaływać negatywnie na pojedyncze płaty siedlisk stanowiących przedmiot ochrony obszarów Natura 2000, jednak nie wpływają one negatywnie na integralność i stan ochrony tych obszarów. Dla tych przedsięwzięć, dla których zostały już wydane decyzje administracyjne, nie nałożono obowiązku przeprowadzenia postępowania zmierzającego do wskazania konieczności uzyskania odstępu z art. 6.4. dyrektywy siedliskowej. Dla przedsięwzięć, dla których nie wydano jeszcze decyzji, indywidualna ocena zostanie wykonana na etapie indywidualnej oceny oddziaływania na środowisko.

				<p>stanu środowiska ma charakter znaczący. Skoro projektowany plan może zostać zatwierdzony jedynie w ramach decyzji o odstępstwie na podstawie art. 6 ust. 4 dyrektywy siedliskowej, lecz taka decyzja o odstępstwie nie została wydana, to plan pozostaje niezgodny z prawem.</p> <p>W rozpatrywanej sprawie Art. 6 dyrektywy siedliskowej ma decydujące znaczenie dla zbadania, czy plan narusza postanowienia tej dyrektywy. Zgodnie z art. 6 ust. 3 dyrektywy siedliskowej każdy plan lub przedsięwzięcie, które nie jest bezpośrednio związane lub konieczne do zagospodarowania terenu, ale które może na nie w istotny sposób oddziaływać, zarówno oddzielnie, jak i w połączeniu z innymi planami lub przedsięwzięciami, podlega odpowiedniej ocenie jego skutków dla danego terenu z punktu widzenia założeń jego ochrony. W świetle wniosków wynikających z tej oceny oraz bez uszczerbku dla przepisów ust. 4 właściwe władze krajowe wyrażają zgodę na ten plan lub przedsięwzięcie dopiero po upewnieniu się, że nie wpłynie on niekorzystnie na dany teren oraz, w stosownych przypadkach, po uzyskaniu opinii całego społeczeństwa. W art. 6 ust. 4 dyrektywy siedliskowej wskazano, że jeśli pomimo negatywnej oceny skutków dla danego terenu oraz braku rozwiązań alternatywnych, plan lub przedsięwzięcie musi jednak zostać zrealizowane z powodów o charakterze zasadniczym wynikających z nadrzędnego interesu publicznego, w tym interesu mającego charakter społeczny lub gospodarczy, Państwo Członkowskie stosuje wszelkie środki kompensujące konieczne do zapewnienia ochrony ogólnej spójności Natury 2000. O przyjętych środkach kompensujących Państwo Członkowskie informuje Komisję. W ocenie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (dalej: „TSUE”) każde pogorszenie celu ochrony obszaru Natura 2000 trzeba uznać za znaczące (zob. wyrok TSUE z dnia 7 września 2004 r., C-127/02, Landelijke Vereniging tot Behoud van de Waddenzee i Nederlandse Vereniging tot Bescherming van Vogels przeciwko Staatssecretaris van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, pkt 46-49, ECLI:EU:C:2004:482). We wskazanym powyżej orzeczeniu TSUE dokonano rozróżnienia dwóch rodzajów utraty wartości przyrodniczych: po pierwsze, jeżeli plan lub przedsięwzięcie wpływa na dany teren, jednak nie niesie z sobą ryzyka naruszenia założeń ochrony tego terenu, to nie należy tego planu lub przedsięwzięcia traktować jako mogącego oddziaływać na przedmiotowy teren w sposób istotny; po drugie, jeżeli plan taki lub przedsięwzięcie niesie ze sobą ryzyko naruszenia założeń ochrony tego terenu, to należy je wówczas konsekwentnie uznać jako mogące oddziaływać na przedmiotowy teren w sposób istotny. W konsekwencji wystarczy samo zagrożenie przez projekt realizacji celów ochrony przyrody, aby pogorszenie stanu środowiska zostało uznane za znaczące. Ocena „znaczności” pogorszenia stanu środowiska nie zależy przy tym od jego intensywności, zakresu albo od długości jego trwania. Naruszenie pozostaje bowiem zawsze istotne, o ile może mieć negatywny wpływ na cel ochrony. Stanowisko takie, nawiązujące do orzecznictwa TSUE, prezentowane jest również w judykaturze Federalnego Sądu Administracyjnego (Bundesverwaltungsgericht), w szczególności w wyroku z dnia 14 lipca 2010 r. (9 A 12.10, pkt 84 wraz ze wskazanymi tam dalszymi orzeczeniami, ECLI:DE:BVerwG:2011:140711U9A12.10.0). Założenia zgodne z prawem Unii Europejskiej oraz orzecznictwem TSUE realizują także polskie przepisy. Zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 17 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 (t.j. Dz.U. z 2021 r., poz. 2373 ze zm.; dalej jako: „o.o.ś.”), ilekroć w o.o.ś. jest mowa o znaczącym negatywnym oddziaływaniu na obszar Natura 2000 – rozumie się przez to oddziaływanie na cele ochrony obszaru Natura 2000, w tym w szczególności działania mogące: (a) pogorszyć stan siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000, lub (b) wpłynąć negatywnie na gatunki, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000, lub (c) pogorszyć integralność obszaru Natura 2000 lub jego powiązania z innymi obszarami. Wykładnia polskich przepisów, która dokonywana jest w judykaturze sądów administracyjnych, zasadnie pozostaje w związku z prawem Unii Europejskiej oraz orzecznictwem TSUE. W szczególności odnotowania wymaga wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Rzeszowie z dnia 22 marca 2017 r. w którym trafnie podkreślono: „Zwraca uwagę fakt, że ustawodawca konstruuje powołaną definicję wskazał, iż dla pozytywnej konkluzji, że zachodzi negatywne oddziaływanie na środowisko, wystarczy ustalone negatywne</p>		
--	--	--	--	---	--	--

				<p>prawdopodobieństwo; użyto sformułowania: "w szczególności działania mogące: (...)". Jeżeli zatem z materiału zgromadzonego w sprawie, w sposób logiczny, bazując na wiedzy i doświadczeniu życiowym, da wywieść prawdopodobieństwo, że zrealizowanie planowanej inwestycji może pogorszyć stan siedlisk, albo może wpłynąć negatywnie na gatunki, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000, albo może pogorszyć integralność obszaru Natura 2000 lub jego powiązania z innymi obszarami, to należy przyjąć, iż taka inwestycja będzie znacząco negatywnie oddziaływać na obszar Natura 2000. Przyjęta przez ustawodawcę koncepcja koresponduje z proklamowaną w prawie europejskim regułą - art. 191 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej - iż Polityka Wspólnoty w dziedzinie środowiska naturalnego opiera się na zasadzie ostrożności oraz na zasadzie działania zapobiegawczego. Jej istota sprowadza się do zaniechania realizacji inwestycji, które już tylko potencjalnie mogą zagrozić wartościom przyrodniczym. Podjęcie ryzyka i zezwolenie na urzeczywistnienie takich inwestycji, może doprowadzić do degradacji środowiska, którego nie będzie można już cofnąć.” (wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Rzeszowie z dnia 22 marca 2017 r., II SA/Rz 1309/16, LEX nr 2278805). Na gruncie obowiązujących przepisów, jeżeli nie można więc w sposób oczywisty wykluczyć pogorszenia stanu środowiska, plan może zostać przyjęty tylko wtedy, gdy w wyniku oceny oddziaływania przeprowadzonej na podstawie dyrektywy siedliskowej organ wydający zezwolenie upewni się, przed wydaniem zezwolenia, że plan nie może mieć negatywnego wpływu na dany obszar. Powyższe stanowisko prezentowane jest w orzecznictwie TSUE, który w wyroku z dnia 24 listopada 2011 r. (Komisja Europejska przeciwko Królestwu Hiszpanii, C-404/09, pkt 99-100, ECLI:EU:C:2011:768), podkreśla, że: „Zgodnie z art. 6 ust. 3 dyrektywy siedliskowej odpowiednia ocena oddziaływania planu lub przedsięwzięcia na dany teren oznacza, że przed udzieleniem zezwolenia powinny zostać określone, zgodnie z najlepszą wiedzą naukową w tej dziedzinie, wszystkie aspekty planu lub przedsięwzięcia, mogące osobno lub w połączeniu z innymi planami i przedsięwzięciami oddziaływać na cele ochrony terenu. Właściwe władze krajowe udzielają zezwolenia na tę działalność prowadzoną na obszarze chronionym jedynie wówczas, gdy uzyskają pewność, że nie będzie ona miała negatywnych skutków dla całości tego terenu. Ma to miejsce wówczas, gdy z naukowego punktu widzenia nie ma racjonalnych wątpliwości co do niewystąpienia takich skutków (zob. w szczególności ww. wyrok w sprawie Komisja przeciwko Irlandii, pkt 243)” – pkt 99; „Ocena dokonana na podstawie art. 6 ust. 3 dyrektywy siedliskowej nie może być uznana za właściwą, jeśli występują w niej braki i jeśli nie zawiera ona całościowych, precyzyjnych i ostatecznych spostrzeżeń i wniosków, które mogłyby rozwiązać z naukowego punktu widzenia wszelkie rozsądne wątpliwości w odniesieniu do skutków zamierzonych robót dla OSO, którego dotyczy (zob. podobnie wyrok z dnia 20 września 2007 r. w sprawie C-304/05 Komisja przeciwko Włochom, Zb.Orz. s. I-7495, pkt 69)” – pkt 100. „Odpowiednia ocena” na podstawie przepisów dyrektywy siedliskowej musi być przeprowadzona w oparciu o najlepszą wiedzę naukową w danej dziedzinie. Szczegółowo do tego zagadnienia odniósł się TSUE w wyroku z dnia 11 września 2012 r., C-43/10, Nomarchiaki Aftodioikisi Aitoloakarnanias i in. przeciwko Ypourgos Perivallontos, Chorotaxias kai Dimosion ergon i in., pkt 111-114, 117, ECLI:EU:C:2012:560): „Jeżeli chodzi o „odpowiednią ocenę” w rozumieniu art. 6 ust. 3 dyrektywy 92/43, należy zaznaczyć, że nie określa ona żadnej szczególnej metody dla przeprowadzenia takiej oceny (ww. wyrok w sprawie Komisja przeciwko Włochom, pkt 57)” – pkt 111; „Trybunał orzekł jednak, że ocena ta powinna być opracowana w taki sposób, aby właściwe władze krajowe mogły uzyskać pewność, że plan lub przedsięwzięcie nie będą miały negatywnych skutków dla integralności danego terenu, a jeżeli nie ma pewności co do braku takich skutków, władze te są zobowiązane do odmówienia wnioskowanego pozwolenia (zob. ww. wyrok w sprawie Komisja przeciwko Włochom, pkt 58)” – pkt 112; „Jeżeli chodzi o kryteria, na podstawie których właściwe władze mogą uzyskać wymaganą pewność, Trybunał wyjaśnił, że powinno być wykluczone istnienie rozsądnych wątpliwości z naukowego punktu widzenia, ponieważ władze te powinny oprzeć się na najlepszej wiedzy naukowej w danej dziedzinie (zob. ww. wyroki: w sprawie Waddenvereniging i Vogelbeschermingsvereniging, pkt 59, 61; w sprawie Komisja przeciwko Włochom, pkt 59)” – pkt 113; „Ponadto znajomość skutków dla celów ochrony omawianego obszaru stanowi niezbędną przesłankę zastosowania art. 6 ust. 4 dyrektywy 92/43, ponieważ bez niej nie będzie można</p>		
--	--	--	--	---	--	--

				<p>dokonać oceny żadnej z przesłanek zastosowania tego przepisu stanowiącego odstępstwo. Ocena ewentualnych nadrzędnych względów interesu publicznego oraz istnienia mniej szkodliwych rozwiązań alternatywnych wymaga bowiem ich rozważenia względem niekorzystnych skutków spowodowanych przez dany plan lub przedsięwzięcie na określonym terenie. Ponadto, aby określić charakter ewentualnych środków kompensujących, należy dokładnie wskazać niekorzystne skutki dla danego terenu (zob. ww. wyroki: w sprawie Komisja przeciwko Włochom, pkt 83; w sprawie Solvay i in., pkt 74) – pkt 114; „Wobec tego na pytanie jedenaste należy odpowiedzieć, że wykładni dyrektywy 92/43, a w szczególności jej art. 6 ust. 3 i 4, należy dokonywać w ten sposób, że stoi on na przeszkodzie temu, aby na realizację projektu przekierowania wód, który nie jest konieczny dla zachowania OSO lub bezpośrednio z zachowaniem go związany, ale który może na ten OSO w istotny sposób oddziaływać, wydane zostało pozwolenie, jeśli brak jest informacji lub wiarygodnych i aktualnych danych dotyczących ptactwa występującego na tym obszarze” – pkt 117.</p> <p>Odpowiednia ocena oddziaływania nie może być niekompletna i musi zawierać pełne, precyzyjne oraz ostateczne ustalenia, które mogą usunąć wszelkie uzasadnione wątpliwości naukowe co do braku naruszenia celów ochrony danego obszaru (por. wyrok TSUE z dnia 15 maja 2014 r., C-521/12, T.C. Briels i in. przeciwko Minister van Infrastructuur en Milieu, ECLI:EU:C:2014:330; wyrok TSUE z dnia 14 stycznia 2016 r., C-399/14, Grüne Liga Sachsen e.V. i in. przeciwko Freistaat Sachsen, ECLI:EU:C:2016:10). Organ zobowiązany jest ponadto do pełnego dokumentowania zastosowania najlepszych dowodów naukowych (zob. opinię Rzecznika Generalnego z dnia 29 stycznia 2004, C-127/02, Landelijke Vereniging tot Behoud van de Waddenzee i Nederlandse Vereniging tot Bescherming van Vogels przeciwko Staatssecretaris van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, pkt 107 i n., ECLI:EU:C:2004:60; opinię Rzecznika Generalnego z dnia 27 kwietnia 2006 r., C-239/04, Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Republice Portugalskiej, pkt 28, ECLI:EU:C:2006:255).</p> <p>W orzecnictwie TSUE analizowano ponadto zagadnienie, czy zmiany, które nastąpią dopiero po pewnym czasie, mogą być uwzględniane przy ustalaniu istnienia znaczącego oddziaływania na środowisko. W ocenie TSUE na tak postawione pytanie należy udzielić odpowiedzi przeczącej. Tymczasem w rozpatrywanej sprawie dokładnie to jest planowane: założono bowiem, że negatywne oddziaływanie nastąpi tylko czasowo oraz nie wywiedziono na tej podstawie, iż oddziaływanie takie jest znaczące. Podkreślić należy, że TSUE wymaga, aby prognozy dotyczące przyszłych zdarzeń były pewne. Nie jest tak jednak w przypadku, w którym dopiero za kilka lat będzie można stwierdzić, czy przewidywane zmiany w rzeczywistości nastąpiły.</p> <p>W tym kontekście zwrócić należy uwagę na rozważania, które zaprezentował TSUE w wyroku z dnia 15 maja 2014 r. (C-521/12, T.C. Briels i in. przeciwko Minister van Infrastructuur en Milieu, pkt 26-33, ECLI:EU:C:2014:330): „Należy bowiem, po pierwsze, przypomnieć, że właściwe organy krajowe powinny odmówić wydania pozwolenia dla analizowanego planu lub przedsięwzięcia, kiedy nie ma pewności co do tego, że nie wyrze on niekorzystnych skutków dla integralności tego terenu, skoro kryterium udzielenia pozwolenia ustanowione w art. 6 ust. 3 zdanie drugie dyrektywy siedliskowej zawiera w sobie zasadę ostrożności i pozwala w sposób skuteczny zapobiec niekorzystnym wpływom na tereny chronione poprzez plany lub przedsięwzięcia. Mniej surowe kryterium udzielenia pozwolenia mogłoby nie zapewniać w tak skuteczny sposób urzeczywistnienia celu ochrony terenów, któremu służy omawiany przepis (wyroki: Waddenvereniging i Vogelbeschermingsvereniging, C-127/02, EU:C:2004:482, pkt 57, 58; a także Sweetman i in., EU:C:2013:220, pkt 41) – pkt 26; „W ocenie dokonanej na podstawie art. 6 ust. 3 dyrektywy siedliskowej nie mogą zatem występować braki i powinna zawierać ona całościowe, precyzyjne i ostateczne spostrzeżenia i wnioski, które mogłyby rozwiązać z naukowego punktu widzenia wszelkie rozsądne wątpliwości w odniesieniu do skutków zamierzonych robót dla terenu chronionego, którego dotyczy (zob. podobnie wyrok Sweetman i in., C-258/11, EU:C:2013:220, pkt 44 i przytoczone tam orzecznictwo) – pkt 27; „W konsekwencji stosowanie zasady ostrożności w ramach wykonania art. 6 ust. 3 dyrektywy siedliskowej wymaga od właściwych organów krajowych, by dokonały one oceny skutków przedsięwzięcia dla danego obszaru Natura 2000 z punktu widzenia założeń ochrony tego terenu i z uwzględnieniem środków ochronnych zintegrowanych ze wspomnianym przedsięwzięciem mających na celu uniknięcie lub zmniejszenie</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>ewentualnych bezpośrednich niekorzystnych skutków dla tego terenu, aby upewnić się, że przedsięwzięcie to nie wpływa niekorzystnie na wspomniany teren” – pkt 28; „Natomiast przewidziane przedsięwzięciem środki ochronne, które mają na celu kompensację negatywnych skutków tego przedsięwzięcia dla obszaru Natura 2000, nie mogą być uwzględniane w ramach przewidzianej w tym art. 6 ust. 3 oceny wpływu wspomnianego przedsięwzięcia na środowisko” – pkt 29; „Ma to miejsce w przypadku środków będących przedmiotem postępowania głównego, które w sytuacji gdy właściwy organ krajowy faktycznie stwierdził, że projekt trasy autostrady A2 może mieć istotne negatywne, potencjalnie trwałe skutki dla chronionego typu siedliska danego obszaru Natura 2000, przewidują utworzenie w przyszłości nowej równej lub większej powierzchni tego typu siedliska w innej części tego terenu, na którą przedsięwzięcie to nie miałoby bezpośredniego wpływu” – pkt 30; „Należy bowiem stwierdzić, że środki te nie dotyczą ani uniknięcia, ani zmniejszenia niekorzystnych skutków dla tego typu siedliska bezpośrednio spowodowanych przez projekt trasy autostrady A2, lecz mają na celu późniejszą kompensację tych skutków. W tym kontekście środki te nie mogłyby zapewnić, że przedsięwzięcie nie wpłynie niekorzystnie na dany teren w rozumieniu art. 6 ust. 3 dyrektywy siedliskowej” – pkt 31; „Ponadto należy zauważyć, że co do zasady ewentualne pozytywne skutki utworzenia w przyszłości nowego siedliska, które ma zrekompensować zmniejszenie powierzchni i utratę jakości takiego samego typu siedliska na terenie chronionym, mimo iż o większej powierzchni i o lepszej jakości, trudno da się przewidzieć z pewnością, a w każdym przypadku będą widoczne dopiero za kilka lat, jak wynika to z pkt 87 postanowienia odsyłającego. W konsekwencji skutki te nie mogą być uwzględnione w ramach procedury przewidzianej w tym przepisie” – pkt 32; „Po drugie, jak słusznie wskazała Komisja w uwagach na piśmie, skuteczność środków ochronnych przewidzianych w art. 6 dyrektywy siedliskowej ma na celu uniknięcie tego, by środkami zwanymi „łagodzącymi” – lecz odpowiadającymi w rzeczywistości środkom kompensującym – właściwy organ krajowy obchodził szczególne procedury określone w tym artykule, zezwalając na podstawie art. 6 ust. 3 na przedsięwzięcia, które niekorzystnie wpływają na dany teren” – pkt 33. Dla oceny podejmowanej w niniejszym postępowaniu znaczenie ma ponadto okoliczność, że wymagany dowód nie jest możliwy, gdy nie ma ostatecznej wiedzy o skuteczności określonego działania. W szczególności odnosi się to do prognozy, że siedlisko zostanie odtworzone „w perspektywie czasu (kilku do kilkunastu lat)” (s. 226 Projektu Prognoza-KPŻ). Odnotowania wymaga w tym miejscu stanowisko zaprezentowane przez TSUE w wyroku z dnia 26 kwietnia 2017 r., C-142/16, Komisja Europejska przeciwko Republice Federalnej Niemiec, pkt 33, 37 i 40, ECLI:EU:C:2017:301): „Dla upewnienia się, że przedsięwzięcie budowy elektrowni Moorburg nie wpłynie niekorzystnie na integralność rozpatrywanych obszarów „Natury 2000”, władze niemieckie powinny były uwzględnić środki ochronne włączone w to przedsięwzięcie budowlane. W tym względzie z utrwalonego orzecznictwa wynika, że stosowanie zasady ostrożności w ramach wykonania art. 6 ust. 3 dyrektywy siedliskowej wymaga od właściwego organu krajowego uwzględnienia w szczególności środków ochronnych włączonych w przedsięwzięcie, mających na celu uniknięcie lub ograniczenie ewentualnych bezpośrednich niekorzystnych skutków dla tego terenu, aby zapewnić, że przedsięwzięcie to nie będzie wpływać niekorzystnie na integralność terenu chronionego (wyroki: z dnia 15 maja 2014 r., Briels i in., C-521/12, EU:C:2014:330, pkt 28; a także z dnia 21 lipca 2016 r., Orleans i in., C-387/15 i C-388/15, EU:C:2016:583, pkt 54)” – pkt 33; „Niemniej z oceny oddziaływania wynika, że nie zawiera ona ostatecznych obserwacji co do skuteczności przepławki, lecz ogranicza się do wyjaśnienia, że skuteczność ta zostanie potwierdzona dopiero po wielu latach monitorowania” – pkt 37; „Dlatego należy stwierdzić, że w chwili wydania pozwolenia przepławka, nawet jeżeli miała ograniczyć istotne oddziaływanie wywoływane bezpośrednio na obszarach „Natury 2000” usytuowanych powyżej elektrowni Moorburg, nie mogła zagwarantować, wraz z innymi środkami wspomnianymi w pkt 35 niniejszego wyroku, braku jakichkolwiek racjonalnych wątpliwości co do faktu, że elektrownia ta nie będzie niekorzystnie oddziaływać na integralność terenu w rozumieniu art. 6 ust. 3 dyrektywy siedliskowej” – pkt 38; „W tym kontekście zgodnie z orzecznictwem kryterium udzielenia pozwolenia ustanowione w art. 6 ust. 3 zdanie drugie dyrektywy siedliskowej zawiera w sobie zasadę ostrożności i pozwala w sposób skuteczny zapobiegać niekorzystnym wpływom planów lub</p>		
--	--	--	--	--	--	--

				<p>przedsięwzięć na integralność terenów chronionych. Mniej surowe kryterium udzielenia zezwolenia niż to, o którym mowa, mogłoby nie zapewniać w tak skuteczny sposób urzeczywistnienia celu ochrony terenów, któremu służy omawiany przepis (wyrok z dnia 21 lipca 2016 r., Orleans i in., C-387/15 i C-388/15, EU:C:2016:583, pkt 53 i przytoczone tam orzecznictwo)” – pkt 40.</p> <p>Tytułem podsumowania zaprezentowanych wyżej rozważań trzeba stwierdzić, że każde naruszenie, które może zagrozić realizacji celu ochrony jest znaczące. Nie jest przy tym istotne, w jakim stopniu lub z jaką intensywnością został naruszony cel ochrony. Kwestie zakresu bądź intensywności mogą być brane pod uwagę jedynie w kontekście oceny wyjątków lub odstępstw w rozumieniu art. 6 ust. 4 dyrektywy siedliskowej. Tymczasem w ramach toczącego się postępowania nie dokonano oceny takich wyjątków lub odstępstw. Zdaniem TSUE – na co wskazano już wcześniej – nawet czasowe naruszenie uznaje się za znaczące. W judykaturze TSUE nie rozstrzygnięto jednak do tej pory, czy istnieją przypadki, w których czasowe naruszenie uznaje się za nieistotne oddziaływanie, gdy czas trwania naruszenia jest krótki i istnieje pewność, że po jego ustaniu poprzedni stan zostanie przywrócony. Czasowe naruszenia są zawsze wtedy znaczące, gdy trwają przez dłuższy czas. Założenie, że czas dostrzeżonych naruszeń wyniesie kilka lat już samo w sobie oznacza, że taki czas jest znaczący. Zgodnie z orzecznictwem TSUE czasowe naruszenie jest zawsze znaczące, jeżeli nie można przewidzieć z pewnością wymaganą dla ochrony siedlisk, że naruszenie jest w rzeczywistości tylko tymczasowe a poprzedni stan zostanie przywrócony po jego wystąpieniu. W Projekcie Prognoza-KPŻ wskazano ponadto, że obniżenie poziomu zwierciadła wody w rzece i w konsekwencji spadek poziomu wód gruntowych i załadowienie pól międzyostrogowych byłoby „niekorzystnym długookresowym oddziaływaniem inwestycji i mogłoby zredukować odtworzone wskutek przebudowy ostróg siedliska przybrzeżne” (s. 226 Projektu Prognoza-KPŻ). Nie mamy więc jedynie do czynienia z czasowym, związanym z realizowaniem inwestycji, negatywnym wpływem na siedliska, ale na długookresowe negatywne oddziaływania, które w sposób znacząco negatywny wpływać będą na odtworzenie zniszczonych na skutek modernizacji ostróg siedliska przybrzeżne, w tym siedliska 3270 i 3260.</p> <p>W „Opinii-siedlisko 3270”, wprost dowiedziono, że ewentualne odtworzenie siedliska jest mało prawdopodobne, a w żadnym wypadku nie jest pewne z powodu przyszłych zmian ostróg. Natomiast prawdopodobieństwo, że obszary siedliska przyrodniczego typu 3270 nie zostaną odtworzone lub zostaną odtworzone w gorszym stanie lub na mniejszej powierzchni, jest wysokie, a w szczególności w żaden sposób nie można go wykluczyć z pewnością wymaganą w judykaturze przez zasadę ostrożności. W konsekwencji – przy rozstrzyganiu niniejszej sprawy – nie sposób pominąć okoliczności, że podejmowane działania będą miały znaczący niekorzystny wpływ, na skutek czego projekt może zostać zatwierdzony dopiero po przeprowadzeniu oceny wyjątków lub odstępstw zgodnie z kryteriami ujętymi w art. 6 ust. 4 dyrektywy siedliskowej. Dokonana ocena wyjątków lub odstępstw musiałaby dać pozytywny wynik dla przyjmowanego planu. Tymczasem nawet tego nie można przesądzić na obecnym etapie postępowania, ponieważ istnieją wątpliwości zarówno co do nadrzędnego interesu publicznego, jak i braku rozsądnej alternatywy. Nie ma to jednak zasadniczego znaczenia dla rozstrzygnięcia w niniejszej sprawie, ponieważ stosowna ocena wyjątku lub odstępstwa – zgodnie z kryteriami art. 6 ust. 4 dyrektywy siedliskowej – nie została w postępowaniu w ogóle przeprowadzona, co z powodu czysto formalnego przemawia za wadliwością Projektu Prognoza-KPŻ . Należy raz jeszcze podkreślić, iż wadliwe w świetle art. 6 ust. 3 dyrektywy siedliskowej jest przyjęcie w Projekcie Prognoza-KPŻ , że (w przypadku przedsięwzięć: Modernizacja Kanału Gliwickiego – szlaku żeglownego i jego ubezpieczeń brzegowych- etap I (sekcja V i VI), Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 933 – 847, Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 847 -772, Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 772 – 718) charakter oddziaływania określony został jako potencjalny negatywny, a zatem „szczegółowo oddziaływanie zostanie określone na etapie indywidualnej oceny oddziaływania na środowisko” (s. 274 Projektu Prognoza-KPŻ). Każde negatywne oddziaływanie planu powinno bowiem zostać ocenione na etapie oceny oddziaływania planu na środowisko.</p>		
--	--	--	--	---	--	--

12	Stowarzyszenie Ekologiczne EKO-UNIA	6.4.1 Wpływ na powierzchnię ziemi i gleby 6.4.2 Wpływ na wody powierzchniowe 6.4.7.1 Wpływ na różnorodność biologiczną 6.4.7 Wpływ na różnorodność biologiczną, zwierzęta, rośliny, obszary chronione 6.4.7.2 Wpływ na obszary Natura 2000	Realizacja projektu pozostaje w sprzeczności z dyrektywą siedliskową z powodu braku dokonania oceny wyjątków lub odstępstw na podstawie art. 6 ust. 4 dyrektywy siedliskowej, a także z powodu braku występowania nadrzędnego interesu publicznego, o którym mowa w art. 6 ust. 4 dyrektywy siedliskowej.	Brak realizacji projektu KPŻ2030.	<p>Jak już zostało wcześniej wskazane, Projekt Prognoza-KPŻ jest sprzeczny z dyrektywą siedliskową z powodu braku dokonania oceny wyjątków lub odstępstw na podstawie art. 6 ust. 4 dyrektywy siedliskowej i z powodu braku występowania nadrzędnego interesu publicznego, o którym mowa w art. 6 ust. 4 dyrektywy siedliskowej. Autorzy Projektu Prognoza-KPŻ nie rozważyli konieczności zastosowania art. 6 ust. 4 dyrektywy środowiskowej, jako że – wadliwie – nie uznali za znacząco negatywnego wpływu planu na środowisko. Taki znacząco negatywny wpływ na środowisko (ichtiofaunę, bioróżnorodność, wody podziemne, wody powierzchniowe, gleby) w szczególności spowodowany przez modernizację ostróg, został jednak zidentyfikowany w Projekcie Prognoza-KPŻ, stąd konieczne byłoby – po pierwsze – przeanalizować rozwiązania alternatywne, a – w ich braku – ocenić, czy plan musi zostać zrealizowany z powodów o charakterze zasadniczym wynikających z nadrzędnego interesu publicznego.</p> <p>Zaznaczyć przy tym należy, że w Projekcie Prognoza-KPŻ nie przeprowadzono nawet prawidłowej i wyczerpującej oceny wstępnej, a więc nie ustalono czy nie można wykluczyć negatywnego oddziaływania na przedmioty ochrony Natura 2000 planu niebędącego bezpośrednio związanego z celami ochrony w ramach obszaru Natura 2000. Autorzy projektu wskazali jedynie, że „w związku z lokalizacją tych przedsięwzięć mogą wystąpić potencjalne negatywne oddziaływania na obszary Natura 2000. W przypadku planowanych przedsięwzięć negatywne oddziaływania, związane z obszarami Natura 2000 będą dotyczyć głównie etapu realizacji inwestycji. Oddziaływania te będą miały charakter bezpośredni, lokalny i krótkotrwały. Większość negatywnych skutków realizacji działań ustąpi po zrealizowaniu przedsięwzięć. Planowane przedsięwzięcia zlokalizowane są w obrębie następujących obszarów Natura 2000” (s. 220 Projektu Prognoza-KPŻ), czego nie można uznać za wyczerpującą, naukową analizę.</p> <p>W zakresie działań dotyczących modernizacji zabudowy regulacyjnej na Odrze (zadanie 4 - Modernizacja zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej Etap II) wskazano, że „potencjalne negatywne i istotne oddziaływanie będzie związane z bezpośrednim zniszczeniem siedlisk (6430 – ziołorośla górskie (All. Adenostylion alliariae) i ziołorośla nadrzeczne, 91E0 – łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (Ass. Salicetum albo-fragilis, Ass. Populetum albae, SubAll. Alnenion glutinosoincanae, olsy źródłiskowe, 91F0 Łęgowe lasy dębowowiązowo-jesionowe (FicarioUlmetum), 3150 – starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z All. Nymphaeion, All. Potamion, 6440 – łąki selernicowe (Cnidion dubii), 9170 – grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (Ass. Galio sylvatici- Carpinetum betuli, Ass. Tilio cordatae-Carpinetum betuli)), jednak oddziaływanie to będzie ograniczone tylko do pojedynczych, zidentyfikowanych płątów. Eksploatacja zmodernizowanej zabudowy regulacyjnej nie będzie miała wpływu na formy ochrony przyrody, w tym na cele i przedmiot ochrony obszarów Natura 2000 (Łęgi Słubickie (PLH080013); Dolina Środkowej Odry (PLB080004.B); Ujście Warty (PLC080001), Dolna Odra (PLH320037), Dolina Dolnej Odry (PLB320003)), oraz ciągłość łączących je korytarzy ekologicznych. Należy jednak zaznaczyć, że w sposób naturalny zachodzić będą zmiany w obrębie siedlisk/biocenoz, których równowaga została naruszona na skutek prowadzonych prac. Proces ten będzie trwał wiele lat, do momentu ponownego osiągnięcia równowagi” (s. 221-222 Projektu Prognoza-KPŻ). Po raz kolejny dokonano zatem niepełnej, a więc nieprawidłowej oceny oddziaływania na środowisko. Nie przeprowadzono więc prawidłowej oceny właściwej – pomimo opisowego określenia jaki znaczące negatywne oddziaływania wystąpią i nie wskazano czy mogą one zostać wyeliminowane poprzez środki łagodzące (zaznaczono jedynie, że „w sposób naturalny zachodzić będą zmiany w obrębie siedlisk/biocenoz, których równowaga została naruszona na skutek prowadzonych prac. Proces ten będzie trwał wiele lat, do momentu ponownego osiągnięcia równowagi” (s. 222 Projektu Prognoza-KPŻ).</p> <p>Przemilczano kwestię braku występowania nadrzędnego interesu publicznego, o którym mowa w art. 6 ust. 4 dyrektywy siedliskowej. W przypadku jednak ochrony siedlisk przyrodniczych wykazanie nadrzędnego interesu publicznego jest wymagane, gdy mimo negatywnej oceny skutków dla danego terenu oraz braku rozwiązań alternatywnych, plan lub przedsięwzięcie musi jednak zostać zrealizowane z powodów o charakterze zasadniczym, w tym interesów mających charakter społeczny lub</p>	wyjaśniona	Artykuł 6 ust. 4 stanowi część procedury oceny oraz możliwego przyjęcia przez właściwe organy krajowe planów i przedsięwzięć mogących oddziaływać na specjalny obszar ochrony (SOO), obszar specjalnej ochrony (OSO) lub teren mający znaczenie dla Wspólnoty (TZW). Zgodnie z dokumentacją środowiskową oraz analizami przeprowadzonymi w ramach Prognozy dla KPŻ2030, wykazano, iż planowane przedsięwzięcia mogą oddziaływać negatywnie na pojedyncze płąty siedlisk stanowiących przedmiot ochrony obszarów Natura 2000, jednak nie wpływają one negatywnie na integralność i stan ochrony tych obszarów. Dla przedsięwzięć, dla których wydano już decyzje administracyjne nie wskazano konieczności uzyskania odstępstwa z art. 6.4. dyrektywy siedliskowej. Dla przedsięwzięć, dla których nie wydano decyzji administracyjnych, indywidualna ocena zostanie wykonana na etapie postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
----	-------------------------------------	--	---	-----------------------------------	--	------------	---

					<p>gospodarczy (zob. art. 6 ust. 4 dyrektywy siedliskowej). W uwagach przedstawionych powyżej wykazano już znaczący wpływ realizowanego projektu na cele ochrony obszarów Natura 2000, na skutek czego jego realizacja wymagałaby wykazania nadrzędnego interesu publicznego. Należy jednak z całą stanowczością podkreślić, że realizacja planu nie może nastąpić, ponieważ skutkuje ona obniżeniem poziomu wód gruntowych, co prowadzi bezpośrednio do pogorszenia stanu siedliska priorytetowego 91E0* (szczegółowe uzasadnienie zob. Opinię-wody gruntowe, s. 2-4). Dlatego też realizacja projektu na podstawie art. 6 ust. 4 dyrektywy siedliskowej mogłaby nastąpić wyłącznie w przypadku zaistnienia względów odnoszących się do zdrowia ludzkiego lub bezpieczeństwa publicznego, korzystnych skutków o podstawowym znaczeniu dla środowiska lub, po wyrażeniu opinii przez Komisję, innych powodów o charakterze zasadniczym wynikających z nadrzędnego interesu publicznego.</p> <p>Za cel KPŻ2030 wprost uznano natomiast zwiększenie roli sektora żeglugi śródlądowej w wymiarze krajowym i lokalnym (s. 14 Projektu Prognoza-KPŻ), co nie pokrywa się z przesłankami z art. 6 ust. 4 dyrektywy siedliskowej.</p> <p>Ze względu na występowanie co najmniej jednego potencjalnie zagrożonego typu siedliska priorytetowego (91E0*) zatwierdzenie planu byłoby możliwe dopiero po uprzednim zasięgnięciu opinii Komisji Europejskiej. Do tej pory odpowiednie konsultacje, na podstawie art. 6 ust. 4 dyrektywy siedliskowej, jednak nie nastąpiły. Podkreślić należy, że w rozpatrywanej sprawie nie jest możliwe uwzględnienie celu ochrony przeciwpowodziowej jako ewentualnego zagrożenia dla bezpieczeństwa publicznego. Po pierwsze, ochrona przeciwpowodziowa nie została wymieniona zasadniczy ani szczegółowy jako cel programu, a co najwyżej jako pojawiający się w tle jej wydania aspekt drugorzędny. Po drugie, środek ten nie poprawiłby ochrony przeciwpowodziowej, a co najwyżej poprawiłby ją w niewielkim stopniu. Oznacza to, że nie istnieje żaden nadrzędny interes publiczny z punktu widzenia bezpieczeństwa publicznego, który mógłby uzasadnić ochroną przeciwpowodziową. O istnieniu nadrzędnego interesu publicznego mogłaby być mowa w przypadku wykazania nie tylko konieczności poprawy ochrony przeciwpowodziowej, ale także udowodnienia, że dany środek niewątpliwie poprawia ochronę przeciwpowodziową w taki sposób, iż tylko dzięki niemu można zagwarantować bezpieczeństwo publiczne. W projekcie takiego stwierdzenia nie ma, ponieważ jego zamieszczenie pozostawałoby w sprzeczności z aktualnym stanem wiedzy obejmującym tę problematykę.</p> <p>W konsekwencji należy podkreślić, że podstawie art. 6 ust. 4 dyrektywy siedliskowej nie może nastąpić przyjęcie planu.</p>		
13	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	6.4 POTENCJALNY WPŁYW NA ŚRODOWISKO W PRZYPADKU REALIZACJI KPŻ2030, W TYM ODDZIAŁYWANIA BEZPOŚREDNIE, POŚREDNIE, WTÓRNE, SKUMULOWANE, STAŁE, CHWILOWE, KRÓTKO-, ŚREDNIO-DŁUGOTERMINOWE, POZYTYWNE, NEGATYWNE	Proszę o podanie stwierdzonych w ramach prac nad przedmiotową dokumentacją negatywnych oddziaływań na komponenty środowiska na etapie eksploatacji obiektów z listy z Załącznika 1 (Indykatywna lista projektów inwestycyjnych do realizacji w ramach Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030)			wyjaśniona (uwaga zgłoszona podczas spotkania konsultacyjnego)	<p>Podczas spotkania konsultacyjnego w prezentacji zasygnalizowano możliwe negatywne oddziaływania związane z eksploatacją obiektów. Także w ramach samej prognozy oddziaływania na środowisko, dla każdego z planowanych przedsięwzięć, w zakresie każdego z komponentów dokonano oceny oddziaływania na środowisko zarówno dla etapu realizacji jak i etapu eksploatacji obiektów.</p> <p>Wszystkie dokumenty poddane konsultacjom tzn. zarówno projekt Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030 (po licznych zmianach wprowadzonych w efekcie przeprowadzonych konsultacji społecznych w realizowanych na podstawie ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, zakończonych w styczniu 2022 r.) jak również sporządzona do niego prognoza oddziaływania na środowisko, dostępne są na stronie Ministerstwa Infrastruktury jak również na stronie dedykowanej konsultacjom społecznym w ramach SOOŚ. Pisemne rozpatrzenie przez Ministerstwo Infrastruktury</p>

							zgłoszonych uwag, w tym pytań zgłoszonych na czacie podczas spotkania konsultacyjnego, będzie opublikowane m.in. w uzasadnieniu, o którym mowa w art. 42 pkt 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.
14	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	Metodyka monitoringu, 3. Zestawienie wskaźników skuteczności wdrażania postanowień KPŻ2030,	Dotyczy fragmentu: “Istotnym elementem oceny skuteczności KPŻ2030 jest także monitorowanie rzeczywistych efektów środowiskowych realizowanych działań. Zgodnie z zapisami Prognozy oddziaływania na środowisko projektu KPŻ2030 kluczowe oddziaływania dotyczą dwóch komponentów środowiska: wód powierzchniowych oraz bioróżnorodności. W związku z powyższym konieczne jest monitorowanie zmian w zakresie tych elementów.”	Uzupełnienie metodyki monitoringu o interpretację wskaźników z zakresu efektów środowiskowych realizowanych działań.	W dokumencie podano dwa mierniki skuteczności KPŻ 2030: 1. Przewozy ładunków żegluga śródlądową w tonach; 2. Przewozy ładunków żegluga śródlądową w tonokilometrach wraz z ich interpretacją (“Jako miarę skuteczności KPŻ2030 należy przyjąć wzrost ww. wskaźników.”) Równocześnie w dokumencie znajduje się zapis “Istotnym elementem oceny skuteczności KPŻ2030 jest także monitorowanie rzeczywistych efektów środowiskowych realizowanych działań.” Deklarowana istotność powinna więc pociągnąć za sobą interpretację wskaźników. Zapis ten wskazuje, że pogorszenie stanu wód w JCWP oraz zmiany w stanie obszarów chronionych wpływać będą na ocenę skuteczności KPŻ 2030, co należy ocenić pozytywnie.	uwzględniona	Monitorowanie rzeczywistych efektów środowiskowych realizowanych działań w założeniu bazuje na pomiarach, ocenach Państwowego Monitoringu Środowiska, którego wskaźniki są ogólnodostępne. Metodyka monitoringu została uzupełniona o interpretację wskaźników z zakresu efektów środowiskowych.
15	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	Streszczenie w języku niespecjalistycznym Prognozy oddziaływania na środowisko KPŻ 2030, 2. Zgodność KPŻ2030 z obowiązującymi przepisami w zakresie ochrony środowiska	Dotyczy fragmentu: Rozwój żeglugi śródlądowej stanowi ponadto jedno z działań, mających na celu przeciwdziałanie zmianom klimatu i zmniejszenie odczuwanych skutków tych zmian.	Należy usunąć cały fragment.	W kontekście zmian klimatu oraz w świetle aktualnej sytuacji na rzece Ren (sierpień 2022) uznanie budowy dróg wodnych jako mających zmniejszyć odczuwanie zmian klimatycznych jest stwierdzeniem nie mającym poparcia w faktach. Dodatkowo, co wymaga podkreślenia, inwestycje te będą negatywnie oddziaływać na stosunki wodne. Budowa dróg wodnych nie ma też żadnego wpływu na przeciwdziałanie zmianom klimatu - wręcz przeciwnie - żegluga śródlądowa jest transportem najbardziej wrażliwym w tym kontekście.	częściowo uwzględniona	Wskazane zdanie przytacza stwierdzenia zawarte w ocenianym dokumencie projektu KPŻ2030 - (Rozdział 4.3. Wpływ realizacji Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030 na środowisko, podrozdział: Wpływ realizacji na poszczególne komponenty środowiska."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." Zgodnie z powyższym oraz zakresem uwagi dokonano zmiany redakcyjnej zdania w projekcie Prognozy, na:

							"Rozwój żeglugi śródlądowej zgodnie z podejściem adaptacyjnym do zmian klimatu stanowi jedno z działań, mających na celu przeciwdziałanie tym zmianom i zmniejszenie ich odczuwanych skutków."
16	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	Streszczenie w języku niespecjalistyczny m Prognozy oddziaływania na środowisko KPŻ 2030, 2. Zgodność KPŻ2030 z obowiązującymi przepisami w zakresie ochrony środowiska	Dotyczy fragmentu: 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.	Należy usunąć cały fragment.	W danym fragmencie nie uwzględniono kolei skupiając się jedynie na transporcie drogowym. Buduje to mylne wrażenie, iż alternatywą dla transportu drogowego jest jedynie żegluga śródlądowa. W zestawieniu z transportem kolejowym uznanie, iż transport śródlądowy przyniesie korzyści środowiskowe, jest niezasadne. Wręcz przeciwnie, jego rozbudowa wpłynie znacząco negatywnie zarówno na przeciwdziałanie, jak i dostosowywanie się do zmian klimatycznych.	częściowo uwzględniona	Dokonano zmiany redakcji zdania na: "W efekcie realizacji postanowień KPŻ2030 największych korzyści dla środowiska (w perspektywie długoterminowej) można się spodziewać w odniesieniu do jakości powietrza i klimatu. M.in. przeniesienie części transportu z transportu drogowego na transport wodny śródlądowy, który jest bardziej przyjazny środowisku, spowoduje obniżenie lokalne emisji zanieczyszczeń ze spalania spalin do atmosfery."
17	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	5 POTENCJALNE ODDZIAŁYWANIA TRANSGRANICZNE	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.	Nie sposób się zgodzić. W prognozie zignorowano oddziaływania transgraniczne planowanej drogi wodnej E40 na Białorusi.	Budowa drogi wodnej E40 po stronie białoruskiej może wpływać na cenne i chronione ekosystemy wzdłuż rzeki Prypeć. Postępujące zmiany klimatu mogą spowodować niedobory wody. Kanalizacja meandrującej Prypeci zniszczy niemal pierwotne środowisko tej rzeki. Rezerwat Olmańskie Bagna – jedno z najbardziej wyjątkowych torfowisk w Europie Środkowej – prawdopodobnie zostanie odcięty od niezbędnych zasobów wody. Prypecki Park Narodowy, który jest jednym z najdzikszych obszarów Białorusi i chroni najważniejszy pod względem środowiskowym odcinek meandrującej Prypeci, zostanie nieodwracalnie zniszczony. Poważne jest także ryzyko rozprzestrzeniania się obcych gatunków pomiędzy zlewniami Bałtyku i Morza Czarnego, czemu sprzyałoby stworzenie towarowego szlaku żeglownego.	nieuwzględniona	KPŻ2030 nie obejmuje wskazanego w uwadze zakresu.
18	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	6.1.8 Różnorodność biologiczna, flora i fauna, korytarze ekologiczne, formy ochrony przyrody	Na obszarze oddziaływania przedsięwzięć związanych z odbudową budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle występuje bogata flora roślin naczyniowych (ok. 1350 gatunków) z licznymi gatunkami zagrożonymi i prawnie chronionymi, silnie zróżnicowane zbiorowiska roślinne (min.: różne typy łęgów oraz murawy kserotermiczne) co tworzy bardzo wysoką wartość przyrodniczą tego obszaru. Obszar jest ostoją ptaków o randze europejskiej i stanowi ostoję dla ptaków migrujących i zimujących (m.in. zimowisko bielika). Gniazduje tu ok. 180 gatunków. Występują tu co najmniej 44 gatunki ptaków wymienione w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej. Do najważniejszych można zaliczyć takie gatunki jak: bielik, gęś, nurogęś, ohar, rybitwa białoczelna, rybitwa rzeczna, zimorodek, ostrzygojad, bielaczek, derkacz, mewa czarnogłowa, sieweczka rzeczna. Wśród licznych	Przepisane są jedynie informacje z raportów OOS dla inwestycji z Listy indykatywnej. Nie na tym jednak polega Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko. Dobrze chociaż, że do najważniejszych zagrożeń bioróżnorodności w Polsce zaliczono m.in. realizacja działań w obszarze gospodarki wodnej (nadmierny pobór, odwadnianie i osuszanie zwłaszcza obszarów wodno-błotnych, realizacja prac hydrotechnicznych), fragmentacja siedlisk, gatunki obce i inwazyjne. Zdumiewające jest jednak jak można	Wszystkie oddziaływania, o których wiadomo lub można się ich spodziewać już na etapie tworzenia planu powinny być w prognozie opisane, nawet jeśli nie są znane szczegóły. Później powinna być przeprowadzana ocena poszczególnych przedsięwzięć. Ocena dla przedsięwzięcia nie zastępuje oceny na etapie oceny strategicznej dla projektu programu, tylko ją uszczegóławia, a nie odwrotnie.	wyjaśniona	W Prognozie przedstawiono ocenę oddziaływania zarówno całego KPŻ2030 jak i poszczególnych przedsięwzięć (bazując na dokumentacji środowiskowej i wydanych decyzjach administracyjnych). Oceniono wpływ na poszczególne komponenty środowiska. Stopień szczegółowości treści niniejszej Prognozy oddziaływania na środowisko jest adekwatny do charakteru ocenianego dokumentu. Oznacza to, że przeprowadzone analizy nie sięgają do poziomu szczegółowości poszczególnych inwestycji, przedsięwzięć czy obiektów przyrodniczych, lecz opierają się na ogólnej identyfikacji kluczowych oddziaływań, jakie mogą wystąpić w związku z praktycznym stosowaniem KPŻ2030. Powyższe podejście uzasadnione jest tym, że prognoza ma być dokumentem, którego sporządzenie jest nie tylko wymogiem wynikającym z przepisów obowiązującego prawa, lecz wyrazem strategicznego rozpoznania skutków środowiskowych planowanej polityki. Istotne jest także podkreślenie, iż należy, przy ocenie oddziaływania odnieść się do zakresu i skali

			<p>gatunków ichtiofauny można wymienić: bolenia, różankę, kozę, piskorza, troć wędrowną, brzanę czy miętusa. Na murawach kserotermicznych występują rzadkie i zagrożone gatunki owadów m.in. żądłówka, chwastosz pluskwiakowiec, wardzanka, żądłówka smukwa kosmata, pasikonik wątlík paskowany i ślimak wstężyk austriacki. Na terenie oddziaływania inwestycji znajdują się również stanowiska pachnicy dębowej (gatunku priorytetowego).</p> <p>Zagrożenia bioróżnorodności Do najważniejszych zagrożeń bioróżnorodności w Polsce można zaliczyć działania w zakresie rolnictwa, takie jak: intensywne koszenie, ścinanie i wypas na łąkach i pastwiskach lub zaniechanie tych praktyk, dopływ biogenów, eutrofizacja, fragmentacja siedlisk, zmniejszanie powierzchni łąk i pastwisk (np. na cele nierolnicze) czy też intensyfikację rolnictwa: monokulturowe uprawy, upraszczanie płodozmianu, intensywny chów i hodowla zwierząt, nieprawidłowe bądź nadmierne stosowanie środków ochrony roślin, nadmierne nawożenie, realizacja działań w obszarze gospodarki wodnej (nadmierny pobór, odwadnianie i osuszanie zwłaszcza obszarów wodno-błotnych, realizacja prac hydrotechnicznych), fragmentacja siedlisk, wzrost zanieczyszczenia powietrza, presja łowiecka, gatunki obce i inwazyjne, urbanizacja.</p>	<p>ignorować takie oddziaływania przy analizie największych w kraju i w historii inwestycji hydrotechnicznych.</p>			<p>poszczególnych przedsięwzięć uwzględnionych w KPŻ2030.</p>
19	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	6.4.4 Wpływ na klimat i powietrze Tabela 33. Oddziaływanie na klimat i powietrze poszczególnych działań w ramach celów szczegółowych KPŻ2030 Cel szczegółowy 1 – Zapewnienie Dobrych Warunków Nawigacyjnych	<p>Inwestycje wymienione w zał. 1 do KPŻ2030 Potencjalne negatywne oddziaływania będą wynikały bezpośrednio z prowadzonych prac (etap realizacji) i będą mieć charakter krótkotrwały, lokalny ograniczony do odcinków podlegającym pracom związanym z odbudową zabudowy regulacyjnej. Faza eksploatacji będzie bez potencjalnego negatywnego wpływu na klimat i jakość powietrza. Inwestycje same w sobie będą stanowić działanie adaptacyjne do zmian klimatu,</p>	<p>Koncepcja dokumentu Krajowego Programu Żeglugowego jest niejasna co do perspektywy czasowej (formalnie założonej do 2030r.) i nadrzędnego celu strategicznego (formalnie 3 określone cele). W związku z tym, że przenikają się podejścia krótkoterminowe (zakładające realizację inwestycji z Listy indykatywnej), z długoterminowymi jakimi są docelowe realizacje dróg wodnych Odry i</p>	<p>W KPŻ2030 założone są cele związane z realizacją dróg wodnych Odry i Wisły, podczas gdy nie zostały dotąd opracowane Programy Rozwoju Dróg Wodnych dla tych rzek, ani nie poddano ich SOOŚ. Tymczasem KPŻ wychodzi przed szereg czyniąc podstawy ich dalszej realizacji.</p> <p>Skoro program jest de facto pierwszym etapem realizacji Programów Rozwoju Dróg Wodnych Odry i Wisły, powinien identyfikować, analizować i oceniać w procesie OOŚ oddziaływania skumulowane, bezpośrednie i pośrednie, itd., w tym wpływ na cele ochrony obszarów Natura 2000, spójność sieci Natura 2000, cele środowiskowe dla jczw zgodnie z Ramową Dyrektywą Wodną oraz oddziaływania transgraniczne (także z Białorusią w przypadku E40). Nieprawidłowe jest pominięcie tych aspektów i dzielenie Planów na krótkoterminowe etapy.</p>	nieuwzględniona	<p>Prognoza OOŚ dotyczy dokumentu jakim jest KPŻ2030 i zakres w nim prezentowany poddano ocenie. Zgodnie z ustawą OOŚ, przy sporządzaniu Prognozy Oceny Oddziaływania na środowisko, jednym z obowiązkowych elementów jest przeanalizowanie zgodności z innymi dokumentami o charakterze planistycznym i strategicznym. Powyższa procedura pozwala zachować spójność pomiędzy dokumentami, a także pozwala na właściwe planowanie celów i działań, z uwzględnieniem strategii krajowych.</p>

			umożliwiając sprawną akcję lodołamania.	Wisły w pełnym zakresie inwestycyjnym, konieczne jest w tym miejscu zwrócenie uwagi idące za tym błędy metodyczne co do samego projektu KPŻ2030 i OOS.			
				Dalsze prace nad KPŻ2030 powinny zostać niezwłocznie wstrzymane do czasu opracowania projektów programów rozwoju dróg wodnych, tj. dokumentów dla polskich odcinków MDW E30, E40 oraz E70 (na odcinku Odra-Wisła oraz połączenie Wisła-Zalew Wiślany) oraz przeprowadzenia dla nich strategicznych ocen oddziaływania na środowisko.			
20	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	Załącznik_nr_7_o_cena_wplywu_DNSH_wersja_do_konsultacji_spoecznych	Zgodność z zasadą DNSH przeprowadzono w odniesieniu do dwóch celów środowiskowych, wynikających z art. 9 ww. rozporządzenia: łagodzenia zmian klimatu oraz adaptacji do zmian klimatu. Błędnie zaklasyfikowano wszystkie cele szczegółowe /działania jako niepodlegające konieczności przeprowadzenia merytorycznej oceny DNSH. Wszędzie zastosowano podejście uproszczone czyli polegające na "podaniu krótkiego uzasadnienia braku konieczności przeprowadzenia merytorycznej oceny DNSH dla danego przedsięwzięcia (środka);"	Należy uzupełnić merytoryczną ocenę DNSH.	Inwestycje z KPŻ2030 mieć będą potencjalnie wpływ na osiągnięcie celów środowiskowych: 1. climate change mitigation; 2. climate change adaptation; 3. sustainable use and protection of water and marine resources; 6. protection and restoration of biodiversity and ecosystems.	wyjaśniona	Analiza DNSH zawarta z załączniku nr 7 do projektu Prognozy przeprowadzona została w zakresie dwóch z sześciu celów środowiskowych jedynie na potrzeby uszczegółowienia analizy oddziaływań na klimat i powietrze w zakresie oceny potencjalnego wpływ na środowisko w przypadku realizacji KPŻ2030 (projekt Prognozy rozdział 6.4.4 Wpływ na klimat i powietrze). Komponent środowiska jakim jest klimat, co wskazano w części wprowadzającej do rozdziału 6.2, cechuje się specyfiką rozpatrywania z uwagi na "... globalny, złożony i długoterminowy charakter czynników kształtujących klimat." oraz z uwagi na poruszony kontekst efektywność realizacji celów adaptacyjnych do zmian klimatu. Jednocześnie należy wskazać, iż GDOŚ zwrócił uwagę na potrzebę pogłębienia analizy w celu określenia, że żegluga śródlądowa faktycznie jest niskoemisyjna i konkurencyjna dla innych środków transportu. Stąd też Prognozę uzupełniono o zakres precyzujący potencjalny wpływ realizacji KPŻ2030 na osiągnięcie celów środowiskowych w zakresie klimatu ujętych w DNSH.
21	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	6.4.7.2 Wpływ na obszary Natura 2000	W stosunku do inwestycji z Listy indykatywnej zidentyfikowano oddziaływania skumulowane, przykładowo na Dolnej Wiśle: przedsięwzięcie pn. Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 933 – 847:	Prognozę OOS należy uzupełnić o ocenę oddziaływań skumulowanych.	Cytat z KPŻ: "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.)." Ponadto jest to prawny wymóg art. 6 Dyrektywy Siedliskowej.	wyjaśniona	W Prognozie uwzględniono kwestie związane z oceną wpływu skumulowanego zarówno w odniesieniu do obszarów Natura 2000 jak i innych komponentów środowiska (rozdział 6.4.7. Prognozy OOS)

		<ul style="list-style-type: none">• Dolina Dolnej Wisły (PLB040003);• Dolina Dolnej Wisły (PLH220033); <p>przedsięwzięcie pn. Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 847 -772:</p> <ul style="list-style-type: none">• Solecka Dolina Wisły (PLH040003)• Zbocza Płutowskie (PLH040040)• Dolina Dolnej Wisły (PLB040003) <p>przedsięwzięcie pn. Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 772 – 718:</p> <ul style="list-style-type: none">• Solecka Dolina Wisły (PLH040003)• Dybowska Dolina Wisły (PLH040011)• Dolina Dolnej Wisły (PLB040003) <p>W Prognozie OOŚ brakuje jednak szczegółowych informacji na ten temat. Jakie cele ochrony tych obszarów będą pod negatywnym wpływem, jakie to będą oddziaływania, czy będą to oddziaływania znaczące itd.</p> <p>Podobnie „przewiduje się, że potencjalne negatywne oddziaływanie na obszary Natura 2000 (Dolina Dolnej Wisły (PLB040003), Dolina Dolnej Wisły (PLH220033)), zlokalizowane na terenie, na którym planowane są działania inwestycyjne (związane będą z oddziaływaniem bezpośrednim, związanym głównie z etapem realizacji (jest to oddziaływanie o charakterze krótkotrwałym). Może dojść do bezpośredniego niszczenia płatów siedlisk lub ich fragmentów, stanowiących przedmioty ochrony obszarów. Z uwagi jednak na zakres planowanego przedsięwzięcia, cele środowiskowe (określone w projekcie IIaPGW) wyznaczone dla obszarów nie są zagrożone nieosiągnięciem.”</p> <p>Oprócz powyższej deklaracji, nie sposób znaleźć w konsultowanych dokumentach szczegółowych informacji na ten temat.</p>				
--	--	---	--	--	--	--

22	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	6.1.3 Wody powierzchniowe Tabela 14. Zestawienie JCWP w obszarze, których zlokalizowane są działania inwestycyjne z indykatywnej listy projektów w KPŻ2030: RW20002129999; Wisła od Wdy do ujścia.; 21; SZCW; zły potencjał ekologiczny; stan chemiczny poniżej dobrego; zły stan wód RW2000212939; Wisła od dopł. Z Sierzchowa do Wdy.; 21; SZCW; umiarkowany Potencjał ekologiczny; stan chemiczny poniżej dobrego; zły stan wód Tabela 15. Zestawienie osiągnięcia celów środowiskowych, oceny ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych w obowiązujących: PGW na obszarze dorzecza Wisły i PGW na obszarze dorzecza Odry: cena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych: zagrożona	Wnioskujemy o aktualizację podziału JCWP oraz o przypisanie JCWP Przekop Wisły, Wisła od Wdy do Przekopu Wisły, Wisła od Brdy do Wdy statusu NAT zgodnie z metodyką ich wyznaczania „Przegląd i weryfikacja metodyk wyznaczania silnie zmienionych i sztucznych części wód powierzchniowych wraz ze wstępnym i ostatecznym wyznaczeniem – Ostateczna metodyka wyznaczania SZCW i SCW”	Nazwa JCWP Kod JCWP Status Przekop Wisły RW20001229999 NAT Wisła od Wdy do Przekopu Wisły RW20001229991 NAT Wisła od Brdy do Wdy RW2000122939 NAT	Pod tabelą z uwagami.	Nieuwzględniona	Aktualizacja podziału JCWP nie należy do zakresu KPŻ2030 w tym do SOOŚ, zestawienie JCWP jest zgodne z obowiązującymi Planami Gospodarowania na obszarach dorzeczy (stan na grudzień 2022 r.).
23	Fundacja WWF Polska	6.5 ODDZIAŁYWANIA SKUMULOWANE	KPŻ wskazuje pośrednio na realizację innych inwestycji służących żegludze. W prezentacji dotyczącej Prognozy nie wspomniano o oddziaływaniach skumulowanych. Dlaczego nie odniesiono się do tych zagadnień?			Wyjaśniona (zgłoszona podczas spotkania konsultacyjnego)	Ocena oddziaływań skumulowanych stanowi obowiązkowy element prognozy. W przypadku prognozy oceny oddziaływania na środowisko dla KPŻ2030 również przeanalizowano oddziaływania skumulowane planowanych przedsięwzięć w odniesieniu do istniejącej infrastruktury jak i do inwestycji, które są planowane w tym obszarze. Analizy oddziaływań skumulowanych zostały zawarte zarówno w odniesieniu do wpływu na wody

							powierzchniowe, jak i obszary chronione, przy czym bazowano na danych związanych z indywidualnymi ocenami oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięć posiadających już taką decyzję, oraz na analizach eksperckich dla przedsięwzięć, które takiej oceny nie posiadają. Wyniki oceny oddziaływań skumulowanych zostały zawarte w prognozie w formie zarówno tabelarycznej jak i opisowej, tym samym spełniając wymóg ustawowy. Podkreślenia wymaga, iż zakres Prognozy OOŚ uwzględnia fakt, że niektóre z zadań nie mają charakteru inwestycyjnego.
24	Fundacja WWF Polska	8 PROPOZYCJA ROZWIĄZAŃ ALTERNATYWNYCH DO ROZWIĄZAŃ ZAWARTYCH W PROJEKTOWANYM DOKUMENCIE WRAZ Z UZASADNIENIEM ICH WYBORU ORAZ OPIS METOD DOKONANIA OCENY PROWADZĄCEJ DO TEGO WYBORU	Stwierdzenie, że nie jest możliwe wskazanie rozwiązań alternatywnych dla dokumentu strategicznego oznacza źle postawiony problem i cele oraz brak analiz strategicznych na wcześniejszych etapach (obejmujących wszystkie inwestycje żeglugowe). Analiza wariantów alternatywnych na poziomie strategicznym to jeden z głównych celów powstawania tego typu dokumentów – rzetelna ocena kierunków podejmowanych działań, a potem dopiero wybór konkretnych rozwiązań.			częściowo uwzględniona (uwaga zgłoszona podczas spotkania konsultacyjnego)	<p>W projekcie prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030 została przeprowadzona ocena możliwości alternatywnych rozwiązań na poziomie celów szczegółowych i działań inwestycyjnych. Dla projektu KPŻ2030 brak jest możliwości wskazania alternatyw dla celu głównego dokumentu jakim jest wzrost znaczenia żeglugi śródlądowej. Na poziomie projektu Krajowego Programu Żeglugowego nie ma możliwości szukania innego rozwiązania celu głównego, którym jest wzrost znaczenia żeglugi śródlądowej.</p> <p>Natomiast dla kwestii rozważania znaczenia samego celu rozwoju żeglugi śródlądowej należy się odnieść do dokumentów strategicznych na wyższym poziomie, które wskazują na istotność celu dotyczącego rozwoju żeglugi śródlądowej. Dokumentem takim jest <i>Strategia rozwoju transportu</i>, która wskazuje na powyższe kwestie. Powyższy dokument był konsultowany w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, w ramach której zostały ujęte kwestie dotyczące omawianego celu głównego projektu KPŻ2030.</p>
25	Fundacja WWF Polska	uwaga ogólna	Chodzi właśnie o to, że nie było dokumentu, który kompleksowo oceniałby te inwestycje. Są one rozłożone po wielu dokumentach, co uniemożliwiało rzetelną ocenę całości prac.			wyjaśniona (uwaga zgłoszona podczas spotkania konsultacyjnego)	KPŻ2030 jest dokumentem, który kompleksowo obejmuje tematykę rozwoju żeglugi śródlądowej do roku 2030. W dokumencie wyznaczone zostały szczegółowe i realne cele, które umożliwią rozwój żeglugi śródlądowej.
26	Fundacja WWF Polska	1 WPROWADZENIE 1.3 PRZEDMIOT I CEL SPORZĄDZENIA PROGNOZY	W rozdziale dotyczącym celów Prognozy nie uwzględniono analizy wariantowej.	Należy przeredagować rozdział z uwzględnieniem w celach również analizy wariantowej.	Art. 51 ust. 2 pkt 3 lit. b ustawy ooś wymaga przedstawienia rozwiązań alternatywnych do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz opis metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru albo wyjaśnienie braku rozwiązań alternatywnych, w tym wskazania napotkanych trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy – z uwzględnieniem celów i geograficznego zasięgu dokumentu oraz celów i przedmiotu ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralności tego obszaru.	wyjaśniona	Analiza rozwiązań alternatywnych została przedstawiona w rozdziale 8 Prognozy oddziaływania na środowisko Projektu KPŻ2030.
27	Fundacja WWF Polska	1 WPROWADZENIE 1.4 METODA OPRACOWANIA	W Prognozie brakuje bardziej szczegółowego opisu działań poddawanych ocenie, zwłaszcza w zakresie listy inwestycji zawartej w załączniku nr 1. Indykatoryna lista	Konieczność uzupełnienia Projektu Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030 o	Z istoty regulacji art. 51 ust. 2 ustawy ooś, zawierającej obszerny katalog szczegółowych informacji, które prognoza ooś musi obligatoryjnie uwzględniać, oraz art. 52 ust. 1 i 2 ww. ustawy, który wymaga opracowania informacji zawartych w prognozie stosownie do stanu współczesnej wiedzy i metod oceny oraz dostosowania do zawartości i stopnia szczegółowości projektowanego dokumentu oraz etapu	częściowo uwzględniona	W Prognozie scharakteryzowano zakres poszczególnych celów, dokument uzupełniono o opis zakresu poszczególnych przedsięwzięć w załącznikach do Prognozy.

		PROGNOZY; KPŻ2030	projektów inwestycyjnych do realizacji w ramach Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030. Prognoza jedynie wymienia szereg przedsięwzięć planowanych do realizacji, bez uwzględnienia choćby ogólnego ich opisu, a także dokonania oceny “w skali, na jaką pozwolił zebrany materiał źródłowy udostępniony m.in. przez Zamawiającego oraz pozyskany przez Wykonawcę”. Powoduje to, że ocena zakresu interwencji nie sięga adekwatnego poziomu szczegółowości poszczególnych przedsięwzięć i obiektów środowiskowych, uniemożliwiając tym samym identyfikację kluczowych oddziaływań, jakie mogą wystąpić w związku z wdrożeniem KPŻ2030, a w konsekwencji nie jest możliwe przygotowanie rzetelnej prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030	szczególony opis poszczególnych projektów inwestycyjnych do realizacji w jego ramach, wymienionych w załączniku nr 1 Indykatywna lista projektów inwestycyjnych do realizacji w ramach Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030, umożliwiając dokonanie rzetelnej prognozy ooś dla KPŻ2030 w oparciu o szczegółową analizę poszczególnych inwestycji, przedsięwzięć i obiektów przyrodniczych. Ponadto, z treści Prognozy ooś wynika możliwość dokonania szczegółowych analiz opracowanych dla inwestycji raportów oddziaływania na środowisko oraz uzyskanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji.	przyjęcia tego dokumentu w procesie opracowywania projektów dokumentów powiązanych z tym dokumentem, jak również uwzględnienia informacji zawartych w prognozach ooś sporządzonych dla innych, przyjętych już, dokumentów powiązanych z projektem dokumentu będącego przedmiotem postępowania, wynika konieczność przygotowania prognozy opartej o szczegółową analizę poszczególnych inwestycji, przedsięwzięć i obiektów przyrodniczych, do których dostęp ma obowiązek zapewnić Wykonawcy Zamawiający oraz – w przypadku gdy są to informacje powszechnie dostępne – ma obowiązek pozyskać i dokonać dokładnej ich analizy Wykonawca.		
28	Fundacja WWF Polska	2 CEL ORAZ ZAKRES PRAC KPŻ2030; 8 PROPOZYCJA ROZWIĄZAŃ ALTERNATYWNYCH DO ROZWIĄZAŃ ZAWARTYCH W PROJEKTOWANYM DOKUMENCIE WRAZ Z UZASADNIENIEM ICH WYBORU ORAZ OPIS METOD DOKONANIA OCENY PROWADZĄCEJ DO TEGO WYBORU; KPŻ2030, 4. Cel główny i zakres interwencji	Niewłaściwie sformułowano cel KPŻ2030 i w związku z powyższym nie można też było przeprowadzić odpowiednich analiz wariantowych w Prognozie.	Należy zmienić cel KPŻ2030 lub opracować inny dokument strategiczny, w którym będzie możliwa analiza pełnego spektrum wariantów dla celu obecnie stawianego tylko i wyłącznie dla żeglugi śródlądowej czyli odciążenia przewozów towarów transportem drogowym, a co za tym m.in. idzie zmniejszenie emisji CO2	Obecnie celem KPŻ2030 jest zwiększenie roli sektora żeglugi śródlądowej w wymiarze krajowym i lokalnym. Ani KPŻ2030, ani Prognoza nie przedstawia wystarczających argumentów za takim rozwiązaniem. Brakuje analiz na poziomie strategicznym, które w rzetelny sposób analizowałyby warianty dla przewozu towarów drogą lądową, np. z uwzględnieniem rozwoju kolei. Rozwój żeglugi śródlądowej w Polsce w obecnych warunkach będzie generował olbrzymie, niemożliwe do kompensacji oddziaływanie na środowisko, w tym obszary N2000. Błędem jest tu rozpatrywanie KPŻ 2030 w oderwaniu od pozostałych planów żeglugowych, zwłaszcza, że są one nadal niejako „zaszyte” w treści KPŻ2030, pomimo że oficjalnie komunikuje się co innego. Wskazuje na to również rozdział Prognozy dotyczący oddziaływań skumulowanych, w którym napisano o całkowitym braku oddziaływań skumulowanych. Plany żeglugowe stoją również w sprzeczności z działaniami jakie należy podjąć w gospodarowaniu wodami w perspektywie zmian klimatycznych i nasilenia się związanych z nimi zjawisk ekstremalnych (susze i powodzie). Budowa stopni wodnych, wielozadaniowych zbiorników wodnych i regulacja rzek nie są odpowiedzią na te wyzwania. Postawiony obecnie cel KPŻ2030 czyli zwiększenie roli sektora żeglugi śródlądowej w wymiarze krajowym i lokalnym przypomina sytuację, w której za cel regulacji rzeki uznano by zwiększenie sumarycznej długości rzek uregulowanych, a celem budowy zbiornika wodnego byłoby po prostu zwiększenie ilości zbiorników wodnych. Rozwój żeglugi śródlądowej dla samego rozwoju żeglugi śródlądowej, zwłaszcza w kontekście ogromnych kosztów środowiskowych i społecznych (brak wody) nie może być traktowany jako cel, a analizowane dokumenty nie dostarczają przekonujących informacji w zakresie konieczności rozwoju żeglugi jako najlepszej opcji.	wyjaśniona	Uwaga poza zakresem projektu Prognozy. Przeanalizowane były wszystkie zadania, które realizują cel główny KPŻ2030. KPŻ2030 jest dokumentem kierunkowym dla rozwoju sektora żeglugi śródlądowej jako integralnej gałęzi zrównoważonego multimodalnego systemu transportowego w Polsce.

29	Fundacja WWF Polska	2. CEL ORAZ ZAKRES PRAC KPŻ2030. Tabela 1. Cele szczegółowe KPŻ2030.; KPŻ2030 3.1. Śródlądowe drogi wodne w Polsce	Skoro Dobre Warunki Nawigacyjne są pojęciem niezdefiniowanym i nieostrym, trudno więc określać w Krajowym Programie Żeglugowym do roku 2030 oraz Prognozie oceny oddziaływania na środowisko cele szczegółowe inwestycji przez pryzmat konieczności zapewnienia Dobrych Warunków Nawigacyjnych na Odrzańskiej Drodze Wodnej (ODW) oraz na Drodze Wodnej Dolnej Wisły (DWDW). Cele szczegółowe powinny spełniać warunek określoności, jasności i precyzyjności. Ponadto zdefiniowanie celów szczegółowych jako odbudowa infrastruktury liniowej: tj. zabudowy regulacyjnej na odcinku Odry granicznej (w tym realizacja projektów inwestycyjnych umożliwiających pracę lodołamaczy), a także dokończenie inwestycji na stopniach wodnych funkcjonujących obecnie na ODW, w zakresie infrastruktury transportowej oraz w zakresie poprawy bezpieczeństwa przeciwpowodziowego – nie mieszczą się w granicach parametrów eksploatacyjnych składających się na Dobre Warunki Nawigacyjnej, określone przez grupy eksperckie KE.	Rezygnacja ze wskazywania jako celów szczegółowych inwestycji zapewnienie Dobrych Warunków Nawigacyjnych na Odrzańskiej Drodze Wodnej (ODW) oraz na Drodze Wodnej Dolnej Wisły (DWDW), w przypadku gdy działania podejmowane w jej ramach (odbudowa infrastruktury liniowej, odbudowa infrastruktury transportowej, poprawa bezpieczeństwa przeciwpowodziowego), wcale nie muszą być konieczne w rzeczywistości do zapewnienia Dobrych Warunków Nawigacyjnych.	Jak wskazuje Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030 (s. 19), obecnie nie istnieje na gruncie prawa UE lub krajowego wiążąca definicja Dobrych Warunków Nawigacyjnych (ang. Good Navigation Status). W ramach grup eksperckich działających przy KE przyjęto, że stanowią one zestawienie parametrów eksploatacyjnych niezbędnych do niezawodnego i efektywnego transportu wodnego śródlądowego: głębokość tranzytowa, prześwity pod mostami i inną infrastrukturą krzyżującą się z drogą wodną, parametry techniczne i dostępność śluz.	wyjaśniona	Uwaga poza zakresem projektu Prognozy. Przeanalizowane były wszystkie zadania, które realizują cel główny KPŻ2030. <i>Definicja Dobrych Warunków Nawigacyjnych</i> została wskazana w KPŻ2030 w rozdziale 4.
30	Fundacja WWF Polska	3 OCENA POWIĄZAŃ Z DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI I PLANISTYCZNYMI SZCZEBŁA UNIJNEGO, MIĘDZYNARODO WEGO, KRAJOWEGO, W TYM CELE OCHRONY ŚRODOWISKA ISTOTNE Z PUNKTU WIDZENIA PROJEKTOWANEG O DOKUMENTU	Prognoza nie jest zgodna z wymienionymi aktami prawnymi i dokumentami strategicznymi w zakresie ochrony środowiska.	Należy zweryfikować zgodność dokumentu z wymienionymi aktami prawnymi i dokumentami strategicznymi w zakresie ochrony środowiska.	W rozdziale wskazano zgodność KPŻ2030 z aktami prawnymi i dokumentami strategicznymi z zakresu ochrony środowiska. Przy RDW wskazano np., że „Transport wodny śródlądowy jako jeden z niskoemisyjnych, powoduje mniejsze obciążenie dla środowiska niż inne rodzaje transportu. Poprzez rozwój żeglugi śródlądowej ograniczony zostanie negatywny wpływ na środowisko, w szczególności drogowego transportu samochodowego.[...] Planowane inwestycje mogą także przyczyniać się do zmniejszenia skutków powodzi i suszy (np.: inwestycja pn. Budowa jazu klapowego na stopniu wodnym Ujście Nysy w km 180,50 rzeki Odry wraz z infrastrukturą towarzyszącą, została ujęta w działaniach inwestycyjnych zaproponowanych do realizacji w ramach Programu przeciwdziałania niedoborowi wody oraz Planie przeciwdziałania skutkom suszy).” Należy wyraźnie podkreślić, że rozwój żeglugi śródlądowej nie ograniczy negatywnego oddziaływania na środowisko, a wręcz je spotęguje ze względu na zakres planowanych na Wiśle i Odrze prac. Nie wzięto tu też w ogóle pod uwagę kolei. Budowa stopni wodnych i regulacja rzek nie przyczynia się do ograniczenia skutków suszy, nawet pomimo umieszczenia tego typu działań w innych programach strategicznych. Budowa dróg wodnych nie jest zgodna z dokumentami strategicznymi o charakterze środowiskowym.	wyjaśniona	Przeprowadzona analiza wskazała na zgodność ocenianego dokumentu z dokumentami strategicznymi w zakresie ochrony środowiska. Unia Europejska określa transport wodny śródlądowy jako bezpieczny, energooszczędny i bardziej przyjazny dla środowiska rodzaj transportu. W rozdziale 3 zaznaczono, że należy dokładać wszelkich starań, aby prowadzone prace przy inwestycjach zaplanowanych do realizacji w KPŻ2030 były wykonywane zgodnie z wymogami środowiskowymi, aby w jak największym stopniu zmniejszyć potencjalne negatywne oddziaływanie na stan środowiska wodnego. Jak wskazano w „Wytycznych w sprawie transportu śródlądowego i sieci Natura 2000”, Luksemburg 2018,: „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.” Infrastruktura śródlądowych dróg wodnych musi być modernizowana w ekologiczny i zrównoważony sposób, budowa dróg wodnych

							nie jest jednak sprzeczna z dokumentami strategicznymi o charakterze środowiskowym.
31	Fundacja WWF Polska	4 METODY ANALIZY SKUTKÓW REALIZACJI POSTANOWIEŃ PROJEKTOWANEGO DOKUMENTU I CZĘSTOTLIWOŚĆ JEJ PRZEPROWADZANIA	Wskazano znacząco uproszczone mierniki skuteczności KPŻ2030.	Należy uzupełnić mierniki skuteczności KPŻ2030 o wszystkie czynniki, na jakie rozwój dróg wodnych może mieć wpływ	Jako mierniki skuteczności KPŻ2030 zaproponowano wykorzystanie poniższych wskaźników: <ul style="list-style-type: none">• Przewozy ładunków żegluga śródlądową w tonach;• Przewozy ładunków żegluga śródlądową w tonokilometrach Takie podejście znacząco ogranicza informacje o skutkach funkcjonowania dróg wodnych. Można to porównać to sytuacji, kiedy miernikiem skuteczności zbiornika wodnego byłaby ilość m3 w zbiorniku, podczas gdy powinno się analizować czy dane przedsięwzięcie jest skuteczne co do celu z uwzględnieniem wszystkich najważniejszych czynników, np. czy zbiornik rzeczywiście służy ochronie przeciwpowodziowej i czy nie powinien być jednak suchym zbiornikiem.	częściowo uwzględniona	Opracowana Metodyka monitoringu przewiduje również monitorowanie efektów środowiskowych realizowanych działań : „ Istotnym elementem oceny skuteczności KPŻ2030 jest także monitorowanie rzeczywistych efektów środowiskowych realizowanych działań. Zgodnie z zapisami Prognozy oddziaływania na środowisko projektu KPŻ2030 kluczowe oddziaływania dotyczą dwóch komponentów środowiska: wód powierzchniowych oraz bioróżnorodności. W związku z powyższym konieczne jest monitorowanie zmian w zakresie tych elementów." str. 35 Projektu Prognozy dla KPŻ2030. Metodykę monitoringu i rozdział 4 uzupełniono o opis mierników, które będą monitorować rzeczywiste efekty środowiskowe KPŻ2030.

32	Fundacja WWF Polska	5 POTENCJALNE ODDZIAŁYWANIA TRANSGRANICZNE	Na etapie SOOŚ nie przeprowadzono raczej oceny oddziaływania na środowisko, pomimo że KPŻ2030 realizowany będzie częściowo na Odrze granicznej i w toku postępowania ooś dla zadania „1B.2 Etap I i Etap II Prace modernizacyjne na Odrze granicznej w ramach Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wisły” strona niemiecka zgłaszała liczne wątpliwości co do zakresu prac i ich wpływu na środowisko oraz wniesiono odwołania od decyzji środowiskowej dla przedmiotowego przedsięwzięcia.	Należy przeprowadzić procedurę transgranicznej oceny oddziaływania na środowisko i uzupełnić Prognozę o jej wyniki	<p>Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia „1B.2 Etap I i Etap II Prace modernizacyjne na Odrze granicznej w ramach Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wisły” (decyzja z dnia 18 marca 2020 r., znak: WONS-OŚ.4233.1.2017.KK.68) opisuje przebieg transgranicznej oceny oddziaływania przedsięwzięcia.</p> <p>Z informacji w uzasadnieniu decyzji wynika, że strona niemiecka miała poważne wątpliwości odnośnie przedstawionej przez stronę polską dokumentacji środowiskowej i projektowej, zwłaszcza w zakresie: „modelowania hydrologicznego - podstaw i metodyki modelowania hydraulicznego, poprawności modelu, stopnia oddziaływań hydrologicznych; oddziaływania hydrologicznego i hydromorfologicznego na biologiczne elementy stanu wód w rozumieniu Ramowej Dyrektywy Wodnej w perspektywie długoterminowej; wpływu robót budowlanych i zmian w hydromorfologii na stan ekologiczny wód w perspektywie krótko- i długoterminowej; wpływu robót budowlanych na stan chemiczny wód w perspektywie krótko- i długoterminowej; oddziaływania na ekosystemy zależne od wód, w tym obszary Natura 2000 po stronie niemieckiej.”</p> <p>W zakresie przedmiotowych zagadnień strona polska i strona niemiecka wymieniała licznie korespondencje a także odbyło się spotkanie konsultacyjne. Całość dyskusji zakończono na rozbieżnych stanowiskach, przy czym na potrzeby ooś porozumiano się w zakresie monitoringu efektów po realizacji prac.</p> <p>W rozdziale 5 Prognozy napisano: „Powyższa ocena wykazała, że oddziaływania o charakterze transgranicznym nie będą miały charakteru znaczącego i co do zasady nie będą stanowiły zagrożenia dla przedmiotów ochrony ani po stronie niemieckiej ani po czeskiej, czy słowackiej” Nie, zapisy tabeli tego nie wskazały. W tabeli wskazano jedynie dla których zadań została przeprowadzona procedura transgranicznej oceny oddziaływania na środowisko i nic więcej – żadnych analiz, opisów itp.</p> <p>Wobec powyższych informacji, a także późniejszych działań strony niemieckiej odnośnie prac na Odrze granicznej niezbędne jest przeprowadzenie procedury transgranicznej oceny oddziaływania w ramach SOOŚ dla KPŻ2030.</p>	uwzględniona	Procedura transgranicznej oceny oddziaływania na środowisko została przeprowadzona. Państwo narażone powiadomiło, że jest zainteresowane uczestnictwem w postępowaniu w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko zgodnie z art. 114 ustawy ooś.
----	------------------------	--	--	--	--	--------------	---

33	Fundacja WWF Polska	6.2 POTENCJALNE ZMIANY AKTUALNEGO STANU ŚRODOWISKA W PRZYPADKU BRAKU REALIZACJI KPŻ2030	Błędnie określono zmiany stanu środowiska w przypadku braku realizacji KPŻ2030.	Należy przeredagować rozdział pod kątem rzetelnej oceny wpływu braku realizacji KPŻ2030 na środowisko	<p>W ramach rozdziału przykładowo wskazano następujące zależności: „Niepodejmowanie działań związanych z modernizacją czy odbudową w miejscu istniejących budowli, wpłynie m.in. na brak możliwości usprawnienia migracji ichtiofauny.” Zdanie nieprawdziwe. Budowa przeprawek na istniejących budowlach piętrzących nie jest uwarunkowana rozwojem dróg wodnych i może być realizowana zupełnie niezależnie. [...] „Zaniechanie realizacji modernizacji zabudowy regulacyjnej będzie wiązało się z utrzymaniem istniejącego stanu wód powierzchniowych. Jednak niepodejmowanie tych działań wiązać się będzie mogło z nasileniem procesów erozyjnych w korycie, co może skutkować pogorszeniem warunków hydromorfologicznych cieków, na których planowane są działania inwestycyjne.” Kuriozalny zapis, który sugeruje, że regulacja rzeki w postaci budowy ostróg pogorszy stan hydromorfologiczny rzeki! Jest zupełnie odwrotnie – to regulacja rzek pogarsza stan hydromorfologiczny rzeki, a także stan elementów biologicznych i fizykochemicznych. [...]„Odstąpienie od realizacji działań, zarówno sektorowych (prawno-regulacyjnych), jak i inwestycyjnych przyczyni się do braku rozwoju transportu wodnego śródlądowego, nadal będzie dominować transport drogowy generujący skutki środowiskowe w postaci emisji zanieczyszczeń do atmosfery.” Ze względu na uwarunkowania pomimo rozwoju dróg wodnych będzie dominować transport drogowy, jeśli nie zostaną opracowane odpowiednie programy np. rozwoju kolei. [...] „Rezygnacja z wdrożenia KPŻ2030 przyczyni się do ograniczenia możliwości realizacji postanowień polityki klimatycznej Unii Europejskiej w zakresie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, co w konsekwencji przyczyni się do dalszego postępowania zmian klimatycznych spowodowanych działalnością człowieka.” Emisja gazów cieplarnianych nie wynika tylko z transportu. Dużym źródłem emisji gazów cieplarnianych są również np. zbiorniki zaporowe. Ponadto do zmian klimatycznych bardziej przyczyni się znaczące przekształcenie środowiska w wyniku budowy dróg wodnych (budowa stopni wodnych i regulacje rzek), a dodatkowo inwestycje te zmniejszą odporność środowiska na zmiany klimatu, zwłaszcza w zakresie zjawisk ekstremalnych. [...] „Wytyczne sformułowane dla transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) uznają, że nowe technologie i innowacje, w tym alternatywne systemy napędu wraz z odpowiednią infrastrukturą mają przyczynić się do dekarbonizacji transportu i poprawić ekologiczność tego sektora. [...] co jest wysoce istotne dla tzw. ekologizacji żeglugi śródlądowej.”</p> <p>Pojęcie „ekologizacji” żeglugi śródlądowej i konieczność poprawy „ekologiczności” tego sektora jest co najmniej dziwne w kontekście dotychczasowych zapewnień Autorów dokumentów o tym, że żegluga śródlądowa jest ekologiczna?</p>	nieuwzględniona	Tezy przedstawione w Prognozie poparte są analizami wykonanymi dla poszczególnych przedsięwzięć oraz KPŻ2030 jako całości.
----	------------------------	--	---	---	--	-----------------	--

34	Fundacja WWF Polska	6.2 POTENCJALNE ZMIANY AKTUALNEGO STANU ŚRODOWISKA W PRZYPADKU BRAKU REALIZACJI KPŻ2030	Błędnie określono zmiany stanu środowiska w zakresie krajobrazu w przypadku braku realizacji KPŻ2030.	Należy przerehabilitować rozdział pod kątem rzetelnej oceny wpływu braku realizacji KPŻ2030 na środowisko w zakresie krajobrazu.	W rozdziale znalazły się następujące zapisy: „W przypadku braku realizacji KPŻ2030 głównym czynnikiem zmieniającym krajobraz będzie utrata jego walorów, w zakresie wartości przyrodniczych jak i kulturowych, postępujących na skutek niesprawności w funkcjonowaniu i nieprzewidzianych awarii uniemożliwiających poprawną pracę budowli. [...] Negatywne oddziaływanie na krajobraz może wynikać z pogarszającego się stanu infrastruktury objętej listą inwestycyjną ocenianego dokumentu (cel 1). [...] Zaniechanie modernizacji, działań mających na celu utrzymanie lub poprawę stanu technicznego obecnie istniejących obiektów może wykazywać pośredni i bezpośredni negatywny wpływ na aktualne walory estetyczne krajobrazu. Zachowanie obecnego stanu jak i dalsze postępujące niszczenie zabudowy hydrotechnicznej, jak i regulacyjnej może skutkować utratą pełnionych przez nie funkcji. [...] Skutkiem /braku realizacji KPŻ2030/ może być także wzmożona erozja brzegowa, szczególnie rozmywanie brzegów w czasie wezbrań w obszarze między ostrogami. Długoterminowym skutkiem może być zmiana pokrycia, czy też użytkowania terenu, jak również zmiany w geometrii koryta będących efektem zmian w roślinności i stabilności brzegów” Należy wyraźnie podkreślić, że brak realizacji KPŻ2030 np. w zakresie modernizacji ostróg czyli regulacji rzeki nie wpłynie negatywnie na krajobraz. Jest wręcz przeciwnie, brak regulacji rzeki zachowa rzekę w stanie bliższym naturalnego, a zatem wpłynie pozytywnie na krajobraz. Wyjątkiem jest tu tylko modernizacja budowli hydrotechnicznych w obrębie miast i wpływ na krajobraz kulturowy. Ponadto Autorzy Prognozy sugerują, że naturalne procesy kształtujące morfologię koryta i doprowadzające do zróżnicowania form morfologicznych w korycie przekładające się na ocenę hydromorfologiczną danej jcw p to negatywne oddziaływanie na krajobraz. Należy koniecznie zweryfikować te zapisy.	uwzględniona	W przeprowadzonej analizie wpływu na komponent krajobrazu w projekcie Prognozy zwrócono uwagę na typy krajobrazu oraz jego atrakcyjność. W ramach uwagi wskazano na potrzebę rozwinięcia kwestii oceny wpływu KPŻ2030 na krajobraz przyrodniczy i zgodnie z nią dokonano zmian w treści (rozszerzono opis wpływu na krajobraz przyrodniczy i przyrodniczo-kulturowy), pozostawiono treści dotychczasowe odnoszące się do walorów krajobrazu kulturowego i przyrodniczo- kulturowego.
35	Fundacja WWF Polska	6.4.1 Wpływ na powierzchnię ziemi i gleby	Nie dokonano wystarczająco rzetelnej oceny wpływu KPŻ2030 na powierzchnię ziemi i gleby (przykłady wskazano w uzasadnieniu).	Należy zweryfikować zapisy rozdziału w zakresie oddziaływania na powierzchnię ziemi i gleby.	Poniżej wskazano przykładowe zapisy, które wymagają wyjaśnienia, korekty, uzupełnienia: Powyższym zagrożeniom można skutecznie przeciwdziałać (np. niektóre rozwiązania konstrukcyjne umożliwiają przejście części rumowiska) i powinno to być przedmiotem pogłębionych analiz na etapie postępowań administracyjnych, w tym pod kątem zgodności z celami środowiskowymi w zakresie ochrony wód i ochrony środowiska przyrodniczego. Sugerowanie, że przeprowadzenie pogłębionych analiz na dalszych etapach postępowań administracyjnych jest błędne skoro decyzje środowiskowe dla stopni wodnych objętych KPŻ2030 zostały już wydane, a w niektórych przypadkach nawet pozwolenia na budowę. W odniesieniu do ostróg, opasek brzegowych i ubezpieczeń brzegowych - należy zauważyć, że pod względem ochrony powierzchni ziemi mogą one generować pozytywne oddziaływanie. W uregulowanej rzece problemem jest przemieszczanie ławic, które powodują przerzucanie nurtu i inicjują powstawanie przemiałów utrudniających utrzymanie parametrów żeglugowych. Uzyskane w wyniku modernizacji budowli regulacyjnych większe naprężenie styczne i przejście w transporcie osadów z wleczenia do zawiesiny będzie korzystnie wpływać na wyrównanie dna w trasie regulacyjnej. Z drugiej strony istnieje ryzyko, że ostrogi - jako budowle koncentrujące przepływ – mogą spowodować intensyfikację erozji w nurcie na skutek zawężenia koryta. Odpowiednio zaprojektowane (tj. w oparciu o m.in. wykonane modelowanie i prognozy oddziaływań hydro- i geomorfologicznych) ostrogi, utrzymywane w dobrym stanie i zmodernizowane pod kątem wyrównania rozkładu prędkości w korycie mają korzystne znaczenie dla utrzymania głębokości tranzytowej w korycie, ale również nie dopuszczają do dużych odchylen nurtu od trasy regulacyjnej (odchylenia te mogą wywołać erozję brzegów i uformowanie drugorzędnych koryt z wodą płynącą u podstawy wałów, zagrażając ich stabilności strumieniem o dużej prędkości skierowanym skośnie do brzegu). Modernizacja/odbudowa ostróg powoduje zwiększenie trasy regulacyjnej, a łagodny profil ostróg sprzyja wyrównaniu profilu/pola	wyjaśniona	1. "Przeprowadzenie pogłębionych analiz na etapie postępowań administracyjnych" dotyczy nie tylko decyzji środowiskowych, ale i pozwoleń wodnoprawnych oraz cyklicznie przeprowadzanych przeglądów pozwoleń wodnoprawnych (art. 416 ust. 1-2 + art. 325 ust. 1 pkt 2 ustawy Prawo wodne), a także analiz na etapie udzielania pozwoleń na budowę i ocen wodnoprawnych. 2. Zacytowany fragment jest wycinkiem, który niekiedy wymusza całą rozdziału - a jest w nim mowa nie tylko o pozytywnych, ale i o negatywnych oddziaływaniach. Poza tym faktem jest, że odpowiednio zaplanowane interwencje techniczne w postaci np. ostróg, opasek czy umocnień mogą ograniczać erozję.

					<p>prędkości płynącej wody (co zapobiega tworzeniu wybojów za główkami ostróg).</p> <p>W jaki sposób można uznać efekty prac hydrotechnicznych polegających na uregulowaniu koryta (uproszczeniu struktury dna i brzegów itd.) za pozytywny wpływ na powierzchnię ziemi?! Przypominamy, w tym rozdziale oceniany jest wpływ przedsięwzięć na środowisko, a nie na cel KPŻ2030. Jest to błędne wnioskowanie, konieczne do korekty.</p>		
36	Fundacja WWF Polska	6.4.2 Wpływ na wody powierzchniowe	Nie dokonano wystarczająco rzetelnej oceny wpływu KPŻ2030 na wody powierzchniowe zwłaszcza po uwzględnieniu właściwie przeprowadzonej oceny oddziaływań skumulowanych.	Należy zweryfikować zapisy rozdziału w zakresie oddziaływania na wody powierzchniowe.	Przykładowo na Odrze trwają lub jest planowanych ok. 80 inwestycji hydrotechnicznych, w tym pierwszy etap prac na Odrze granicznej. Inwestycjami w KPŻ2030 objęty jest spory odcinek Odry, a tymczasem pierwszy program żeglugowy nie wykazuje praktycznie żadnego długotrwałego znaczącego wpływu na jcwp. Zastanawia fakt, że skoro nie wykazuje się znaczącego długotrwałego wpływu planowanych działań na hydromorfologię rzeki, to jaki jest cel planowanych prac? Wydawałoby się, że celem jest właśnie trwała zmiana morfologii koryta rzeki dla celów żeglugowych, co niestety pociąga za sobą znaczące negatywne zmiany w zakresie elementów biologicznych jakości wód i części siedlisk nadrzecznych. Istnieje wyraźny rozdzźwięk pomiędzy celami KPŻ2030 (udrożnienie poszczególnych odcinków dróg wodnych) a tym jak wygląda to z perspektywy oceny oddziaływania na środowisko.	wyjaśniona	Zgodnie ze zgłoszonymi uwagami w procesie konsultacji społecznych SOOŚ doprecyzowano zapisy Prognozy odnoszące się do zakresu oddziaływań w przypadku braku, jak i realizacji KPŻ2030, w odniesieniu do poszczególnych komponentów środowiska (Rozdział 6.2 – brak realizacji KPŻ2030 i rozdział 6.4. – wpływ w przypadku realizacji KPŻ2030). M.in. wskazano na korzyści dla krajobrazu przyrodniczego wynikające z odstąpienia realizacji prac na ostrogach. W przypadku wpływu na stan jednolitych części wód, istotne jest uwzględnienie zarówno zakresu pracy jak i ich skali w odniesieniu do powierzchni danej JCWP. Cel realizacji prac związany jest z poprawą warunków nawigacyjnych na dwóch największych rzekach na obszarze Polski. Aby zminimalizować negatywny wpływ na środowisko, planowane prace zakładają modernizację już istniejących obiektów.
37	Fundacja WWF Polska	6.4.2 Wpływ na wody powierzchniowe oraz rozdziały dotyczące wpływu na pozostałe komponenty środowiska.	W ocenie należy uwzględnić również działania koncepcyjne w zakresie konkretnych inwestycji, ponieważ po to jest opracowywany dokument strategiczny/planistyczny aby ocenić pewne działania na etapie planistycznym	Należy uzupełnić poszczególne rozdziały Prognozy o ocenę wpływu działań koncepcyjnych w zakresie inwestycji na poszczególne komponenty środowiska.	Na przykładzie oddziaływania na wody powierzchniowe wskazano, że „Budowa nabrzeża przeładunkowego na Wiśle w Solcu Kujawskim, wraz z uzyskaniem stosowanych dla niej decyzji i pozwoleń. Działanie z uwagi na charakter koncepcyjny nie będzie mieć wpływu na stan wód powierzchniowych” Tymczasem jest to konkretna, zaplanowana inwestycja, która powinna już na etapie planistycznym zostać oceniona i przeanalizowana pod kątem rozwiązań wariantowych. Podobnie powinno zostać przeanalizowane włączenie śródlądowych dróg wodnych w Polsce do sieci TEN-T, co również wyłączono z oceny. Nie chodzi o to, aby ocenie podlegały np. działania informacyjne w zakresie włączenia śródlądowych dróg wodnych w Polsce do sieci TEN-T, ale sam cel tych działań. W oddziaływaniach skumulowanych powinny zostać uwzględnione wszystkie programy rozwoju dróg wodnych.	wyjaśniona	Prognoza OOO ocenia dokument planistyczny jako całość uwzględniając jego skalę i zakres. Nieprawidłowym byłoby domniemanie zakresu planowanych działań. Zgodnie z metodyką a także ustawą OOO należy ocenić faktyczny zakres projektowanego dokumentu, w tym także zakres planowanych działań. W przypadku działań o charakterze koncepcyjnym oceniono aktualny na dzień sporządzenia prognozy zakres (np.: opracowanie dokumentacji).
38	Fundacja WWF Polska	6.4.2 Wpływ na wody powierzchniowe,	Choć projekt prognozy oddziaływania na środowisko wskazuje na przewidywane znaczące oddziaływanie odbudowy zabudowy regulacyjnej, powodując znaczące negatywne oddziaływania w zakresie elementów morfologicznych brzegów rzeki, struktury roślinności brzegowej oraz siedliska makrofitów, bezkręgowców oraz stadiów młodocianych ichtiofauny (dotyczyć będą przede wszystkim możliwego pogorszenia stanu hydromorfologicznego oraz negatywnego wpływu na elementy biologiczne: makrofity,	Uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko o określenie, analizę i ocenę stanu środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem odbudowy zabudowy regulacyjnej.	Art. 51 ust. 2 pkt 2 lit. b ustawy o ochronie przyrody wymaga, by prognoza oddziaływania na środowisko określała, analizowała i oceniała stan środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem.	wyjaśniona	Aktualny stan środowiska został scharakteryzowany w Prognozie. Wskazane w uwadze działanie ma charakter koncepcyjny i nie ma ono wpływu na wody powierzchniowe i ich stan. Szczegółowe dane zawarto w załączniku 6 do Prognozy oraz w rozdziale 6.1.

			makrobezkręgowce bentosowe oraz ichtiofaunę), nie przedstawiono stanu środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem.				
39	Fundacja WWF Polska	6.4.2 Wpływ na wody powierzchniowe, Tabela 31. Oddziaływanie na wody powierzchniowe poszczególnych działań w ramach celów szczegółowych KPŻ2030. Cel szczegółowy 1 – Zapewnienie Dobrych Warunków Nawigacyjnych. 4.2.1.1. Osiągnięcie Dobrych Warunków Nawigacyjnych na Odrzańskiej Drodze Wodnej. Inwestycje wymienione w zał. 1 do KPŻ2030.	<p>Choć tabela wskazuje na potencjalne znaczące negatywne oddziaływania inwestycji wymienionych w zał. 1 do KPŻ2030 na Odrzańskiej Drodze Wodnej, projekt prognozy oddziaływania na środowisko nie przedstawia stanu środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem inwestycji wymienionych w zał. 1 do KPŻ2030 na Odrzańskiej Drodze Wodnej.</p> <p>Zgodnie z Prognozą ooś, “w przypadku działań dotyczących modernizacji zabudowy regulacyjnej na Odrze (zadanie 4 - Modernizacja zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej Etap II) potencjalne negatywne i istotne oddziaływanie będzie związane z bezpośrednim zniszczeniem siedlisk (6430– - ziołorośla górskie (All.Adenostylion alliariae) i ziołorośla nadrzeczne, 91E0– - łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (Ass.Salicetum albo-fragilis, Ass.Populetum albae, SubAll.Alnenion glutinosoincanae, olsy źródliskowe, 91F0 Łęgowe lasy dębowowiązowo-jesionowe (FicarioUlmetum), 3150– - starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z All.Nymphaeion, All.Potamion, 6440– - łąki selernicowe (Cnidion dubii), 9170– - grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (Ass.Galio sylvatici-Carpinetum betuli, Ass.Tilio cordatae-Carpinetum betuli))” (6.4.7.2 Wpływ na obszary Natura 2000, s. 221).</p>	Uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko o określenie, analizę i ocenę stanu środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem inwestycji wymienionych w zał. 1 do KPŻ2030 na Odrzańskiej Drodze Wodnej.	Art. 51 ust. 2 pkt 2 lit. b ustawy o ochronie przyrody wymaga, by prognoza oddziaływania na środowisko określała, analizowała i oceniała stan środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem.	Wyjaśniona/ częściowo uwzględniona	Aktualny stan środowiska został scharakteryzowany w Prognozie. Należy zaznaczyć, że dla części zadań polegających na odbudowie zabudowy regulacyjnej (Dolna Odra) została wydana DuŚ, stan środowiska dotyczących elementów biologicznych oraz hydromorfologicznych został podany - zgodnie z danymi PMŚ dotyczących JCWP na których będą realizowane poszczególne zadania z tego zakresu. Zakres Prognozy nie przewiduje szczegółowej inwentaryzacji tych elementów, które będą wykonane na potrzeby uzyskania DUŚ. Szczegółowe dane zawarto w rozdziale 6 Prognozy oraz załączniku nr 6 do Prognozy.

40	Fundacja WWF Polska	6.4.2 Wpływ na wody powierzchniowe, Tabela 31. Oddziaływanie na wody powierzchniowe poszczególnych działań w ramach celów szczegółowych KPŻ2030. Cel szczegółowy 1 – Zapewnienie Dobrych Warunków Nawigacyjnych. 4.2.1.2. Osiągnięcie Dobrych Warunków Nawigacyjnych na Drodze Wodnej Dolnej Wisły. Inwestycje wymienione w zał. 1 do KPŻ2030.	Choć tabela wskazuje na potencjalne znaczące negatywne oddziaływania inwestycji wymienionych w zał. 1 do KPŻ2030 na Drodze Wodnej Dolnej Wisły, projekt prognozy oddziaływania na środowisko nie przedstawia stanu środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem inwestycji wymienionych w zał. 1 do KPŻ2030 na Drodze Wodnej Dolnej Wisły.	Uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko o określenie, analizę i ocenę stanu środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem inwestycji wymienionych w zał. 1 do KPŻ2030 na Drodze Wodnej Dolnej Wisły.	Art. 51 ust. 2 pkt 2 lit. b ustawy o ochronie przyrody wymaga, by prognoza oddziaływania na środowisko określała, analizowała i oceniała stan środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem.	wyjaśniona/ częściowo uwzględniona	Aktualny stan środowiska został scharakteryzowany w Prognozie. Należy wskazać, że dla wymienionego zadania została wydana DUŚ, stan środowiska dotyczących elementów biologicznych oraz hydromorfologicznych został podany - zgodnie z danymi PMŚ dotyczących JCWP na których będą realizowane poszczególne zadania z tego zakresu. Zakres Prognozy nie przewiduje szczegółowej inwentaryzacji tych elementów. Szczegółowe informacje zawarto w rozdziale 6 Prognozy oraz załączniku nr 6 do Prognozy.
41	Fundacja WWF Polska	6.4.2 Wpływ na wody powierzchniowe, Tabela 31. Oddziaływanie na wody powierzchniowe poszczególnych działań w ramach celów szczegółowych KPŻ2030. Cel szczegółowy 2 – Rozwój rynku w sektorze transportu wodnego śródlądowego. 4.2.2.1. Kształtowanie warunków na rzecz rozwoju terminali (portów, punktów przeładunkowych) śródlądowych i włączenia transportu wodnego śródlądowego w	Choć tabela wskazuje na potencjalne znaczące negatywne oddziaływania, które wystąpią przy wdrożeniu działania “Dążenie do uzupełnienia korytarza transportowego DWDW o punkt przeładunkowy pozwalający na regularną obsługę operacji transportowych”, projekt prognozy oddziaływania na środowisko nie przedstawia stanu środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem inwestycji, w tym projektu o największym prawdopodobieństwie realizacji, tj. inwestycji pn. Budowa nabrzeża przeładunkowego na Wiśle w Solcu Kujawskim – opracowanie dokumentacji projektowej.	Uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko o określenie, analizę i ocenę stanu środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem inwestycji uzupełniającej korytarz transportowy DWDW o punkt przeładunkowy pozwalający na regularną obsługę operacji transportowych.	Art. 51 ust. 2 pkt 2 lit. b ustawy o ochronie przyrody wymaga, by prognoza oddziaływania na środowisko określała, analizowała i oceniała stan środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem.	wyjaśniona	Prognoza OOS ocenia dokument planistyczny jako całość uwzględniając jego skalę i zakres. Nieprawidłowym byłoby domniemanie zakresu planowanych działań. Zgodnie z ustawą OOS oraz metodyką opracowania Prognozy należy oceniać faktyczny zakres projektowanego dokumentu. W tym wypadku wzięto pod uwagę oceniono faktyczny zakres poszczególnych działań (np.: zakres związany z opracowaniem dokumentacji) i poddano ocenie wpływu na poszczególne komponenty środowiska.

		system transportu intermodalnego.					
42	Fundacja WWF Polska	6.4.7 Wpływ na różnorodność biologiczną, zwierzęta, rośliny, obszary chronione	Zbyt ogólnie przedstawiono analizę wpływu KPŻ2030 na różnorodność biologiczną, zwierzęta, rośliny i obszary chronione.	Należy uzupełnić rozdział o bardziej szczegółowe analizy wpływu inwestycji KPŻ2030 na przedmiotowe komponenty środowiska, zwłaszcza z uwzględnieniem oddziaływań skumulowanych.	Zastosowano bardzo ogólne podejście do tego tematu. Należałoby zatem rozszerzyć ocenę oddziaływania w tym zakresie. Ponadto, w powiązaniu z oceną wpływu na wody powierzchniowe, nie dokonano oceny wpływu na cle środowiskowe dla obszarów chronionych.	wyjaśniona	Wszystkie elementy zostały zawarte w Prognozie, zakres i szczegółowość analiz został dostosowany do poziomu ogólności ocenianego dokumentu. Wpływ na poszczególne komponenty środowiska omówiono w rozdziale 6.4. Prognozy OOS.
43	Fundacja WWF Polska	6.4.7 Wpływ na różnorodność biologiczną, zwierzęta, rośliny, obszary chronione 6.4.7.4 Wpływ na korytarze ekologiczne, w tym szlaki migracyjne ryb 6.4.7.5 Wpływ na ichtiofaunę	Biorąc pod uwagę rzeczywiste plany żeglugowe dla Odry i Wisły, nie przeprowadzono rzetelnej oceny wpływu KPŻ2030 na szlaki migracyjne i ichtiofaunę	Należy uzupełnić podrozdziały z uwzględnieniem wyjaśnień zawartych w uzasadnieniu.	Przede wszystkim budowa przepławek nie może być argumentem i uzasadnieniem realizacji programu żeglugowego. Każda bariera migracyjna na rzece powinna być drożna dla ryb, przy czym w pierwszej kolejności powinno się rozważyć zasadność dalszego funkcjonowania danego jazu lub stopnia wodnego i przeanalizować możliwość jego likwidacji. Generalnie z oceny wpływu na ichtiofaunę wynika, że po realizacji KPŻ2030 sytuacja ichtiofauny się poprawi, co jest oczywistą nieprawdą. Budowa sprawnych przepławek na stopniach wodnych poprawi stan ichtiofauny, ale nie idzie za tym konieczność realizacji całego KPŻ2030. Poza tym wskazano, że pozytywne oddziaływania mogą nastąpić nawet za kilkanaście lat, co wykracza poza ramy Programu, a w kontekście braku uwzględnienia oddziaływań skumulowanych ze wszystkim planowanymi np. na Odrze inwestycjami (w tym budową stopni wodnych i regulacją rzeki) wnioski wyciągnięte w Prognozie należy uznać za nieprawdziwe (sprzeczne z rzeczywistymi planami żeglugowymi w zakresie rozwoju śródlądowych dróg wodnych).	wyjaśniona	Wszystkie elementy zostały zawarte w Prognozie, zakres i szczegółowość analiz został dostosowany do poziomu ogólności ocenianego dokumentu. Należy podkreślić, iż planowane działania związane są z modernizacją istniejących obiektów i nie stanowią nowej zmiany w środowisku, ponadto planowane inwestycje nie będą stanowić barier migracyjnych dla organizmów wodnych, w przypadku jednego działania zakładane jest nawet udrożnienie szlaku migracyjnego na Odrze.
44	Fundacja WWF Polska	6.5 ODDZIAŁYWANIA SKUMULOWANE	W Prognozie nie przeprowadzono rzetelnej oceny oddziaływań skumulowanych. Nie uwzględniono żadnych planowanych inwestycji uwzględnionych w planach rozwoju dróg wodnych lub w innych dokumentach strategicznych. Sam KPŻ2030 wspomina o niektórych z tych inwestycji, natomiast w Prognozie realnie pominięto to zagadnienie.	Prognozę należy uzupełnić o rzetelną analizę w zakresie oddziaływań skumulowanych.	Kwestię konieczności uwzględnienia w oddziaływaniach skumulowanych pozostałych planowanych inwestycji żeglugowych przedstawiono już wielokrotnie w uzasadnieniach do innych uwag. W tym miejscu należy jeszcze raz podkreślić, że dokument KPŻ2030 ma charakter planistyczny i jako taki powinien uwzględniać wszystkie planowane inwestycje żeglugowe, bo tylko w ten sposób można rzetelnie ocenić oddziaływania tych inwestycji na środowisko. Nie wykazano żadnych oddziaływań skumulowanych, co w kontekście znaczących planów inwestycyjnych dotyczących Odry i Wisły jest kompletnie niezrozumiałe (np. na Odrze zaplanowano lub jest realizowanych obecnie ok. 80 inwestycji). W tym przypadku wygląda to na „strategiczne dzielenie przedsięwzięć”. W rozdziale Prognozy nie uwzględniono nawet wymienionych w rozdziale 4.4 KPŻ2030 projektów z POLiŚ, które KPŻ2030 wskazał jako komplementarne względem działań z KPŻ2030.	nieuwzględniona	Wszystkie elementy zostały zawarte w Prognozie, zakres i szczegółowość analiz został dostosowany do poziomu ogólności ocenianego dokumentu. Ocena wpływu na poszczególne komponenty środowiska został omówiony w rozdziale 6.4.

45	Fundacja WWF Polska	8. PROPOZYCJA ROZWIĄZAŃ H DO ROZWIĄZAŃ ZAWARTYCH W PROJEKTOWANY M DOKUMENCIE WRAZ Z UZASADNIENIEM ICH WYBORU ORAZ OPIS METOD DOKONANIA OCENY PROWADZĄCEJ DO TEGO WYBORU	Projekt prognozy ooś wskazuje, że “na poziomie celu głównego i celów szczegółowych wskazanie rozwiązań alternatywnych jest praktycznie niemożliwe.”. Art. 51 ust. 2 pkt 3 lit. b ustawy ooś wymaga przedstawienia rozwiązań alternatywnych do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz opisem metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru, a nie dla celów planowanych inwestycji, głównych czy szczegółowych. Chodzi więc o wskazanie alternatywnych działań, których realizacja doprowadzi do osiągnięcia w jednakowym stopniu celu głównego i celów szczegółowych.	Przedstawienie rozwiązań alternatywnych do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz opisem metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru albo wyjaśnienie braku rozwiązań alternatywnych, w tym wskazania napotkanych trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy dla wszystkich działań realizujących cel KPŻ 2030, w tym wskazanych jako “najważniejsze działania” w Tabeli 1. Cele szczegółowe KPŻ2030	Art. 51 ust. 2 pkt 3 lit. b ustawy ooś wymaga przedstawienia rozwiązań alternatywnych do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz opis metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru albo wyjaśnienie braku rozwiązań alternatywnych, w tym wskazania napotkanych trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy – z uwzględnieniem celów i geograficznego zasięgu dokumentu oraz celów i przedmiotu ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralności tego obszaru.	częściowo uwzględniona	Rozdział 8 został uzupełniony o dodatkowe wyjaśnienia.
46	Fundacja WWF Polska	uwaga ogólna	Ze względu na zakres działań wskazanych w KPŻ 2030 niemożliwe jest przeprowadzenie rzetelnej i zgodnej z wymogami prawnymi procedury SOOŚ.	Należy przerezagować KPŻ 2030 pod kątem zakresu działań jaki obejmuje oraz opracować nową Prognozę.	Celem Prognozy, oprócz oceny wpływu na środowisko działań przedstawionych w dokumencie strategicznym lub planistycznym jest analiza różnych możliwości osiągnięcia celów jakie zakłada dany plan lub program czyli analiza wariantowa, pod kątem jak najkorzystniejszego wpływu tych wariantów na wszystkie komponenty środowiska zawarte w odpowiednich przepisach ustawy ooś. Tymczasem w KPŻ 2030 mamy aż 4 inwestycje, które uzyskały decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, a co najmniej 2 przedsięwzięcia uzyskały pozwolenie na budowę. Kuriozalne jest opracowanie programu, a tym bardziej prognozy do niego dla zadań, które uzyskały już wszystkie lub część decyzji administracyjnych w procesie inwestycyjnym. Takie działanie niejako z definicji zaprzecza wymogom ustawy ooś w zakresie udziału społeczeństwa w opracowywaniu dokumentów i przeprowadzeniu SOOŚ. Opracowanie niniejszej Prognozy jest zatem działaniem fasadowym, ponieważ żadna złożona uwaga dotycząca znaczącej części działań przedstawionych na liście indykatywnej nie może zostać uwzględniona, ponieważ wszystkie decyzje w przedmiocie tych inwestycji już zapadły. Jest to kompletne odwrócenie kierunków podejmowania decyzji i nie ma nic wspólnego z podejściem strategicznym. Już samo to powinno unieważnić procedurę SOOŚ. Zgodnie z dyrektywą SEA (dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/42/WE z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko) plany i programy „ustalają ramy dla przyszłego zezwolenia na inwestycję” a nie na odwrót. Brak przestrzegania wymogów unijnych w zakresie ochrony środowiska skutkować będzie brakiem spełnienia wymogów formalnych, co w efekcie może uniemożliwić finansowanie poszczególnych projektów ze środków unijnych. W KPŻ 2030 wskazano: „Zgodnie z przedstawionym pod koniec maja 2018 r. przez	wyjaśniona	Analiza wariantowa oraz możliwość osiągnięcia założonych celów innymi sposobami została uwzględniona w Prognozie KPŻ2030. Rozdział 8 uzupełniono o stosowne wyjaśnienia. Szczegółowo wyjaśniono specyfikę dokumentu jakim jest KPŻ2030, wskazano w jakich dokumentach analizowane były rozwiązania alternatywne, zarówno dla przedsięwzięć jak i stawianych celów. KPŻ2030 w zakresie celu głównego, który zakłada duży poziom szczegółowości nie ma możliwości wskazania rozwiązań alternatywnych.

					<p>Komisję Europejską pakietem rozporządzeń dotyczącym perspektywy finansowej na lata 2021–2027, dostęp do środków unijnych w ramach polityki spójności jest uzależniony od wypełnienia przez państwa członkowskie tzw. warunków podstawowych (horyzontalnych oraz tematycznych). Dla sektora transportu został ustalony warunek tematyczny wskazujący na konieczność kompleksowego planowania transportu na odpowiednim poziomie.”</p> <p>Należy wyraźnie podkreślić, że ani KPŻ 2030, ani Prognoza dla tak przygotowanej listy działań nie spełnia warunku „ planowania transportu na odpowiednim poziomie.”</p> <p>W rozdziale 1.4 Prognozy wskazano: „Powyższe podejście uzasadnione jest tym, że prognoza ma być dokumentem, którego sporządzenie jest nie tylko wymogiem wynikającym z przepisów obowiązującego prawa, lecz wyrazem strategicznego rozpoznania skutków środowiskowych planowanej polityki”</p> <p>Tak opracowana Prognoza nie jest wyrazem „strategicznego rozpoznania skutków środowiskowych planowanej polityki” ale tylko i wyłącznie stanowi próbę dorobienia uzasadnienia do z góry przyjętych założeń, zwłaszcza wobec braku analizy wariantów alternatywnych.</p>		
--	--	--	--	--	--	--	--

Uzasadnienie do uwagi Ogólnopolskiego Towarzystwa Ochrony Ptaków pozycja w tabeli uwag do prognozy oddziaływania na środowisko dla Krajowego Programu Żeglugowego - nr 22.

Wg aPGW (2016-2021) JCWP, na które oddziaływać mają zaplanowane inwestycje na dolnej Wiśle to: RW20002129999 oraz RW2000212939.

lp	Nazwa JCWP	Kod JCWP	Status	Cel – stan /potencjał ekologiczny	Cel – stan chemiczny
1	Wiśła od Wdy do ujścia	RW20002129999	SZCW	dobry potencjał ekologiczny; możliwość migracji organizmów wodnych na odcinku cieku istotnego - Wiśła od ujścia do Wdy	dobry stan chemiczny
2	Wiśła od dopł. z Sierzchowa do Wdy	RW2000212939	SZCW	dobry potencjał ekologiczny; możliwość migracji organizmów wodnych na odcinku cieku istotnego - Wiśła od Wdy do Dopływu z Sierzchowa	dobry stan chemiczny

W IIaPGW (2022-2027) JCWP związane z Wisłą uległy zmianie. W nowym podziale części wód JCWP RW są większe (dłuższe), niż poprzednio. W przypadku dolnej Wisły istotniejsze różnice nastąpiły w miejscu planowanych inwestycji z Listy indykatywnej:

- wyodrębniono JCWP RW Przekop Wisły (sztuczna część wód - SCW);
- zmianie uległ układ JCWP w Regionie Wodnym Dolnej Wisły (od ujścia Zgłowiączki) – oprócz Przekopu Wisły zmiana polega na tym, że granicą JCWP nie jest teraz Dopływ z Sierzchowa lecz rz. Brda.

lp	Nazwa JCWP	Kod JCWP	Status	Cel – stan /potencjał ekologiczny	Cel – stan chemiczny
1	Przekop Wisły	RW20001229999	SCW	dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Przekop Wisły w obrębie JCWP (dla jesiotra); zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Wiśła w obrębie JCWP (dla troci wędrownej oraz węgorza europejskiego)	dobry stan chemiczny
2	Wiśła od Wdy do Przekopu Wisły	RW20001229991	SZCW	dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Wiśła w obrębie JCWP (dla jesiotra); zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Wiśła w obrębie JCWP (dla troci wędrownej oraz węgorza europejskiego)	dobry stan chemiczny
3	Wiśła od Brdy do Wdy	RW2000122939	SZCW	umiarkowany potencjał ekologiczny (złagodzone wskaźniki wraz z klasą przedstawione w kolumnach nr 34-35, [przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C] pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Wiśła w obrębie JCWP (dla jesiotra); zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Wiśła w obrębie JCWP (dla troci wędrownej oraz węgorza europejskiego)	dobry stan chemiczny

Metodyka wyznaczania SZCW i SCW miała być spójna dla całego kraju. Jednak w przypadku 3 JCWP (RW) w dorzeczu Wisły i 5 JCWP (RW) w dorzeczu Odry uczyniono wyjątek. W przypadku dorzecza Wisły dotyczy to JCWP RW rzeki Wisły w Regionie Wodnym Dolnej Wisły:

RW20001229199 Wiśła od Zgłowiączki do Brdy

RW2000122939 Wiśła od Brdy do Wdy

Wszystkie te części wód znajdują się – co trudno uznać za przypadek - na trasie planowanej międzynarodowej drogi wodnej E40.

Z pozoru wszystko jest w porządku. W latach 2016-2021 odcinki te znajdowały się w innym układzie planistycznym, a JCWP RW je obejmujące miały status SZCW. Obecnie, w ramach wstępnego wyznaczenia i ostatecznego wyznaczenia, też mają status SZCW. Okazuje się jednak, że zgodnie z metodyką ich wyznaczania „Przegląd i weryfikacja metodyk wyznaczania silnie zmienionych i sztucznych części wód powierzchniowych wraz ze wstępnym i ostatecznym wyznaczeniem - Ostateczna metodyka wyznaczania SZCW i SCW”, która miała dotyczyć wszystkich JCWP w „nowym” układzie zwanym roboczo „aJCWP”, **wymienione JCWP RW powinny mieć status NAT – naturalnych części wód**. W dokumentacji, stanowiącej tzw. materiały źródłowe przy tworzeniu aktualizacji (tu: drugiej) planów gospodarowania wodami, zachował się plik „Załącznik do wykazu RW_uzasadnienia”, w którym twórcy opracowania komentują, że mimo dostarczenia nowych danych od zamawiającego – nadal w przypadku trzech przedmiotowych JCWP nie ma podstaw do wyznaczenia ich jako SZCW.

Komentarze wykonawcy:

Wisła od Zgłowiączki do Brdy (RW20001229199) Korekta ekspercka z uwagi na przekształcenia związane z drogą wodną zgodnie z dodatkowymi informacjami pozyskanymi od administratora rzeki. Zweryfikowano dane wejściowe do obliczeń HIR w zakresie następujących parametrów: WTR (wskaźnik trasy) oraz PRH6 (starorzecza i inne niewielkie zbiorniki wodne). W wyniku ponownego przeliczenia otrzymano wskaźnik HIR=0,585, WMA=11,1 i PPH2=0, co w dalszym ciągu nie daje podstaw do wstępnego wyznaczenia tej JCWP jako SZCW. Nie dokonano weryfikacji wartości parametru PPH4 (budowle regulacyjne), ponieważ od początku przyjęta była na maksymalnym poziomie (5 punktów).
Wisła od Brdy do Wdy (RW2000122939) Korekta ekspercka z uwagi na przekształcenia związane z drogą wodną zgodnie z dodatkowymi informacjami pozyskanymi od administratora rzeki. Zweryfikowano dane wejściowe do obliczeń HIR w zakresie następujących parametrów: WTR (wskaźnik trasy), PRH2 (odsypy śródkorytowe i wyspy), PRH3 (odsypy brzegowe i meandry), PRH6 (starorzecza i inne niewielkie zbiorniki wodne) oraz PPH4 (budowle regulacyjne). W wyniku ponownego przeliczenia otrzymano wskaźnik HIR=0,703, WMA=7,8 i PPH2=0, co w dalszym ciągu nie daje podstaw do wstępnego wyznaczenia tej JCWP jako SZCW.
Wisła od Wdy do Przekopu Wisły (RW20001229991) Korekta ekspercka z uwagi na przekształcenia związane z drogą wodną zgodnie z dodatkowymi informacjami pozyskanymi od administratora rzeki. Zweryfikowano dane wejściowe do obliczeń HIR w zakresie następujących parametrów: PRH6 (starorzecza i inne niewielkie zbiorniki wodne). W wyniku ponownego przeliczenia otrzymano wskaźnik HIR=0,453, WMA=12 i PPH2=0, co w dalszym ciągu nie daje podstaw do wstępnego wyznaczenia tej JCWP jako SZCW. Nie dokonano weryfikacji wartości parametru PPH4 (budowle regulacyjne), ponieważ od początku przyjęta była na maksymalnym poziomie (5 punktów).
*[wszystkie pogrubienia OTOP]

Do każdego z ww. komentarzy wykonawcy dodano komentarz pn. Rozszerzenie uzasadnienia zamieszczonego w wykazie – jest on taki sam dla 3 ww. JCWP:

„Wisła na całym odcinku jest rzeką płynącą w korycie znacznie przekształconym w stosunku do koryta naturalnego. Brzegi są obustronnie uregulowane zabudową podłużną (tamy podłużne z ostrogami). Zidentyfikowana na Dolnej Wiśle, na odcinku od stopnia wodnego Włocławek do ujścia do Zatoki Gdańskiej, infrastruktura techniczna pełniąca rolę przeciwpowodziową oraz wchodząca w skład infrastruktury żeglugowej to ¹ : <ul style="list-style-type: none">– ostrogi rzeczne w korycie właściwym (łącznie 2870 sztuk): 2,5% ostrogi niezniszczone, 53% mały stopień zniszczenia, 30% średni stopień zniszczenia, 12% duży stopień zniszczenia,– opaski – tamy podłużne – 25 opasek o długości ok. 43,4 km,– umocnienia brzegowe,– wały przeciwpowodziowe – 27 odcinków o łącznej długości 643 km (lewy brzeg 351 km, prawy brzeg 292 km, prawy brzeg),– pompownie (16 Pompowni): Stacja Pomp Opalenie na rzece Struga Młyńska, Stacja Pomp Rybaki „Nadzieja” na kanale Pelplińskim, Stacja Pomp Rybaki „Pokój” na kanale Pelplińskim, Stacja Pomp Wołuszewo na rzece Tążyna, Stacja Pomp Słońsk Dolny na rzece Wiśle, Stacja Pomp Dybowo na kanale Nieszawskim, Stacja Pomp Czarnowo na Kanale Dolnym Niziny Toruńskiej, Stacja Pomp Łęgowo na kanale A-Łęgnowo, Stacja Pomp Starogród na kanale Starogrodzkim, Stacja Pomp Chełmno na kanale Głównym WNCh, Stacja Pomp Rządź na Kanale Głównym, Stacja Pomp Topólno na rzece Struga Niewieścín, Stacja Pomp Chrystkowo na rzece Struga Gruczno-Luszkówko, Stacja Pomp Przechowo na kanale Głównym Świeckim, Stacja Pomp Kończyce na rzece Mątawa,– budowle piętrzące (5 obiektów): Śluza Przegalina na rzece Martwa Wisła, Śluza Gdańska Głowa na rzece Szarpawa, Stopień Wodny Biała Góra na rzece Nogat, Stopień Wodny Czersko Polskie na rzece Brda, Stopień Wodny Włocławek na rzece Wiśle,
W ramach realizowanego obecnie przez RZGW w Gdańsku projektu „Kompleksowe zabezpieczenie przeciwpowodziowe Żuław – do roku 2030 (z uwzględnieniem etapu 2015)” zwany „Programem Żuławskim -2030”, w Etapie I realizowanym w latach 2007-2015, m.in. odbudowanych zostało 11 ostróg na rzece Wiśle (gminy Tczew i Subkowy), a w Etapie II realizowanym w latach 2017-2022, planowana jest m.in. odbudowa 19 ostróg na odcinku żuławskim rzeki Wisły.
Analizowana JCWP jest elementem międzynarodowej drogi wodnej E-40 i E-70 oraz drogi wodnej Wisły. Droga wodna na Dolnej Wiśle, na odcinku administrowanym przez Państwowe Gospodarstwo Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku, posiada następujące parametry eksploatacyjne przy wodzie średniej (SW) Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.: <ul style="list-style-type: none">– rzeka Wisła od km 684,0 do km 718,0 - klasa Ib z ograniczeniem max. zanurzenia przy SW poniżej 1,0 m,– rzeka Wisła od km 718,0 do km 910,0 - klasa II z ograniczeniem max. zanurzenia przy SW do 1,2 m,– rzeka Wisła od km 910,0 do ujścia do Zatoki Gdańskiej - klasa III z ograniczeniem max. zanurzenia przy SW do 1,6 m,– rzeka Martwa Wisła od km 0,0 do km 11,5 - klasa Vb z ograniczeniem max. zanurzenia przy SW do 2,8 m.
O wielkości wykorzystania żeglugowego Wisły świadczy też poniższy materiał pomocniczy, w postaci ewidencji wykorzystania śluz i pochylni, dla śluz usytuowanych na szlakach żeglownych dopływających do rzeki Wisły: Martwej Wisły, Szarpawy, Nogatu. Zawarto w nich informacje na temat liczby i nośności obiektów pływających, śluzowanych na ww. drogach wodnych w latach 2015 - 2018 r.”

	Wyszczególnienie – rodzaj obiektu pływającego:	Rok	Rzeka Martwa Wisła	Rzeka Szkarpawa	Rzeka Nogat	Rzeka Brda
Żegluga towarowa	2015	344	51	55	612	
	2016	332	151	82	779	
	2017	217	59	77	644	
	2018	177	124	67	1057	
Statki pasażerskie	2015	8	7	22	2	
	2016	6	10	38	1419	
	2017	5	5	10	1400	
	2018	40	12	9	1478	
Pozostałe obiekty pływające	2015	1703	1657	2321	209	
	2016	2110	2201	2690	932	
	2017	1942	1544	3082	736	
	2018	1547	1346	2810	1064	
Ogółem	2015	2055	1715	2398	823	
	2016	2448	2362	2810	3130	
	2017	2164	1608	3169	2780	
	2018	1764	1482	2886	3599	

W przedstawionej do konsultacji wersji II aktualizacji PGW (Załącznik 1 Zestawienie Główne) umieszczono następujące przesłanki do ostatecznego wyznaczenia jako SZCW dla ww. JCWP RW:

na podstawie dodatkowych informacji uzyskanych od administratora cieku: brak możliwości skutecznego odwrócenia zmian hydromorfologicznych, brak alternatyw dla pełnionych funkcji

uzasadnienie - Korekta ekspercka z uwagi na przekształcenia związane z drogą wodną na podstawie dodatkowych informacji uzyskanych od administratora cieku: rzeka Wisła na całym odcinku jest rzeką płynącą w korycie znacznie przekształconym w stosunku do koryta naturalnego. Brzegi są obustronnie uregulowane zabudową podłużną (tamy podłużne z ostrogami).

³ Analiza przystosowania rzeki Wisły na odcinku od Włocławka do ujścia do Zatoki Gdańskiej do kaskady dużej i małej – modelowanie – Etap III. Tom I Analiza Techniczna z częścią ogólną, PGW WP RZGW w Gdańsku, 2018 r.

Zatem, zgodnie z metodyką przyjętą dla całej Polski – JCWP rzeki Wisły od Zb. Włocławek po Przekop Wisły powinny otrzymać status NAT, a **zmian (braku zmian) dokonano poprzez manipulację** – ręczne lub jak kto woli tzw. eksperckie działania. Oczywiście nie można było tak swobodnie tego wykonać – komentarz prawdopodobnie pochodzący od zamawiającego metodykę (Wody Polskie) traktujący o zabudowie hydrotechnicznej i wykorzystaniu przez żeglugę (też manipulując, bo zestawiając dane dla innych JCWP - Martwa Wisła, Szkarpawa, Nogat) – **nie odnosi się do metodyki badającej istotność antropogenicznych modyfikacji wskaźników hydromorfologicznych**. Patrząc na obecne klasy drogi wodnej Wisły – Ib, II, III – oraz plany rozwoju E40 poprzez ich przekształcenie w klasę IV lub V, jasnym jest, że za manipulacją stoi zachowanie status quo jeśli chodzi o prawny status JCWP RW, oraz ułatwienie powstania nowych przedsięwzięć budujących E40, w tym zwłaszcza Stopnia Wodnego „Siarzewo” oraz odbudowy ostróg na dolnej Wiśle (zaplanowanych w KPŻ2030), a potem nowych stopni składających się na Kaskadę Dolnej i Środkowej Wisły w ramach międzynarodowej drogi wodnej E40.

Tutaj bardzo istotne jest stanowisko Komisji Europejskiej wyrażone w dokumencie Wspólnej Strategii Wdrażania (CIS) dla Ramowej Dyrektywy Wodnej „Document No 4 Identification and designation of heavily modified water bodies”, zgodnie z którym pierwszym krokiem jest ocena stanu hydromorfologicznego cieku, dopiero dalej jak JCWP jest użytkowana i czy istnieją sposoby renaturyzacji, które uwzględniają owe użytkowanie. **Jeśli stan hydromorfologii nie kwalifikuje do wyznaczenia danej JCWP jako SZCW, nie ma znaczenia ich wykorzystanie (użytkowanie)**. Wytyczne CIS No. 20 „Guidance Document on Exemptions to the Environmental Objectives”, **precyzują, że wyznaczenie jako SZCW nie może nastąpić przed tym, jak taka zmiana (w hydromorfologii) będzie miała miejsce** – dotyczy to zwłaszcza działań wymagających derogacji z art. 4 ust. 7 RDW i w tym kontekście pojawia się w wytycznych (patrz. rozdz. 3.5.4 CIS Guidance No 20 – 2019 r.). Zgodnie z powyższym, na podstawie ogólnokrajowej metodyki, obecne wyznaczenie Wisły poniżej ujścia Zgłowiączki jako SZCW nie powinno mieć miejsca.

Zmanipulowanie wyników metodyki wyznaczania SZCW i SCW w taki sposób, aby JCWP obejmujące Wisłę, praktycznie od Zb. Włocławek (ujście Zgłowiączki) do ujścia, miały status silnie zmienionych zamiast naturalnych części wód, oraz unikalna argumentacja użyta w tym celu, wskazuje na oczywisty związek z dalszymi planami inwestycyjnymi administracji rządowej odpowiedzialnej za gospodarowanie wodami. Teoretycznie RDW nakazuje Państwu Członkowskiemu, by „chroniły i poprawiały” SZCW i SCW, tak aby te osiągnęły dobry potencjał ekologiczny, ale dobry potencjał ekologiczny nie jest równy dobremu stanowi ekologicznemu, który jest wymagany w przypadku naturalnych części wód. Istotne jest, również to, że dotychczas ten odcinek Wisły był wyznaczony też jako SZCW, lecz przy innym wyznaczeniu granic JCWP i przy użyciu mniej jasnej (kontestowanej przez KE) metodyki. Traktowanie tego odcinka Wisły jako NATuralna część wód mogłoby skomplikować plany budowy użeglowienia Dolnej Wisły. Dlatego też, instytucja zamawiająca opracowanie metodyki wołała argumentować, że działania administracji (obecnie Wody Polskie, wcześniej KZGW i poszczególne RZGW) - „remonty” infrastruktury (ostrogi, budowle podłużne), poczynione w ostatnich kilku latach skutkowały istotnym pogorszeniem jakości hydromorfologicznej poszczególnych wiślanych JCWP. Pogorszeniem na tyle znaczącym, że wg strony rządowej, rzeka Wisła nie powinna mieć statusu wód NATuralnych. Co istotne – pogorszenie takie nie powinno mieć miejsca bez zbadania skutków środowiskowych i przeanalizowania, czy działania te spełniają wymagania art. 4 ust. 7 RDW (brak alternatyw, nadrzędny interes, zastosowanie najlepszych środków minimalizujących oddziaływania). Według ekspertów od metodyki wyznaczania SZCW i SCW, nadal nie dawało to podstaw do wyznaczenia przedmiotowych JCWP jako silnie zmienionych.