

Marki, 4 listopada 2019 r.

Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków
ul. Odrowąża 24, 05-270 Marki

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i
Żeglugi Śródlądowej
Departament Gospodarki Wodnej i
Żeglugi Śródlądowej
ul. Nowy Świat 6/12, 00-400 Warszawa
e-mail: drogiwodne@mgm.gov.pl

konsultacje społeczne DGWiŻŚ

W ramach prowadzonych aktualnie konsultacji publicznych Harmonogramu i programu prac związanych ze sporządzaniem dokumentu pn. „Program Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły” (dalej jako Program) składam poniższe uwagi i wnioski.

- I. Przedstawiony do konsultacji harmonogram prac jest nierealny i wymaga dostosowania do możliwości realizacji z zachowaniem odpowiedniej sekwencji zadań.
- II. Przedstawiony program prac jest niekompletny i wymaga uzupełnienia.

Ad. I.

Wskazane w harmonogramie zadania do realizacji mają przypisane terminy sprzeczne z prawidłową sekwencją postępowania. Wiele zadań następuje po sobie, a ich równoczesna realizacja jest niemożliwa. Niektórym zadaniom przewidziano jaskrawo za krótkie okresy realizacji.

1. Zgodnie z opisem Harmonogramu i zakresu prac, przygotowanie dokumentacji Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły miało się rozpocząć w IV kwartale br., jednak tabelaryczne przedstawienie harmonogramu przedstawia pozycję „Przygotowanie projektu Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły” już od III kwartału. Jest to pierwsza niespójność terminów. Można wnioskować, że Ministerstwo rozpoczęło prace nad projektem Programu przed zakończeniem procesu konsultacji publicznych i rozważeniem otrzymanych uwag.
2. Nierealne jest uzgodnienie z Generalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska i Głównym Inspektorem Sanitarnym zakresu i stopnia szczegółowości informacji

wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły w I półroczu 2020 roku. Samo opracowanie projektu jest planowane dopiero na III kw. 2020 r. Nie jest więc możliwe uzyskanie uzgodnień dla nieistniejącego jeszcze projektu dokumentu. Również opracowanie prognozy oddziaływania na środowisko dla Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły nie będzie możliwe w czasie, gdy projekt dokumentu nie będzie jeszcze gotowy.

3. Wcześniejsze opracowanie projektu Programu również wydaje się niemożliwe, bez wyników „Studium wykonalności dla modernizacji drogi wodnej E-40 dla rzeki Wisły na odcinku od Gdańska do Warszawy, E-40 na odcinku od Warszawy do granicy Polska-Białoruś (Brześć) oraz drogi wodnej E-70 na odcinku od Wisły do Zalewu Wiślanego (do Elbląga)”, które jest spodziewane dopiero w II kwartale 2020 r.
4. Samo opracowanie prognozy oddziaływania na środowisko w ciągu trzech kwartałów, w tym żadnego „wiosennego”, kluczowego dla ptaków, również budzi poważne wątpliwości. Tym bardziej, że rozpoczęcie prac nad prognozą dotyczyłoby nieistniejącego jeszcze projektu Programu. Chyba że chodzi o napisanie dokumentu pt. „Prognoza” bez samego postępowania procesu oceny oddziaływania na środowisko.
5. Ponadto przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko dla tak dużego przedsięwzięcia jak droga wodna rzeki Wisły, rozległego z uwagi na samą rozpiętość lokalizacyjną, wymagającego zaangażowania ogromnej rzeszy specjalistów z wielu dziedzin, jest niewykonalne w ciągu 1 sezonu i to nie pełnego.
6. Kolejna nieprawidłowość w harmonogramie to jednoczesne opracowanie prognozy oddziaływania na środowisko z przeprowadzaniem procesu konsultacji społecznych projektu Programu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko. Działania te powinny nastąpić po sobie, a nie jednocześnie. Wskazujemy, że nie jest możliwe, by konsultować wyżej wymienioną prognozę zanim ona powstanie.
7. Warty odnotowania jest fakt, że oba procesy (jakkolwiek nieprawidłowo zaplanowane): opracowania prognozy oddziaływania na środowisko i przeprowadzanie konsultacji projektu Programu z prognozą zaplanowane są wciąż przed opracowaniem samego kluczowego projektu Programu.
8. Na koniec, przygotowanie ostatecznej wersji Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły wraz z prognozą oddziaływania na środowisko możliwe będzie dopiero po przeprowadzeniu konsultacji społecznych projektu Programu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, a nie w trakcie tego etapu prac.

Biorąc powyższe pod uwagę, realny harmonogram prac musi być wydłużony o co najmniej 1-2 lata.

Ad. II.

Przedstawiony program prac nie obejmuje analizy kluczowych dla właściwego opracowania Programu zagadnień, takich jak:

1. Rzetelna identyfikacja i ocena kosztów zewnętrznych realizacji Programu (środowiskowych, klimatycznych, społecznych itp.)

O ile harmonogram obejmuje opracowanie „Studium wykonalności dla modernizacji drogi wodnej E-40 dla rzeki Wisły na odcinku od Gdańska do Warszawy, E-40 na odcinku od Warszawy do granicy Polska-Białoruś (Brześć) oraz drogi wodnej E-70 na odcinku od Wisły do Zalewu Wiślanego (do Elbląga)”, a także opracowywana jest (lub ma być) analiza transportowa na zlecenie Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, o tyle brakuje identyfikacji i analizy kosztów zewnętrznych realizacji Programu (np. środowiskowych, klimatycznych, społecznych).

Raport „[Analysis of selected possible impacts of potential E40 International Waterway development in Poland on hydrological and environmental conditions of neighbouring rivers and wetlands – the section between Polish-Belarusian border and Vistula River](#)”¹ wskazuje, że budowa drogi wodnej E40 zagraża rolnictwu, środowisku przyrodniczemu, jest nieopłacalna, a w niektórych wariantach technicznie niewykonalna.

Do eksploatacji kanału żeglugowego, czyli przede wszystkim śluzowania statków, potrzebne są znaczne ilości wody. W przypadku planowanego kanału żeglugowego wzdłuż Bugu miałyby ona pochodzić z mniejszych rzek regionu, z samego Bugu lub z Wisły. Raport dowodzi, że w rzekach Wieprz, Tyśmienica, Bystrzyca i Wilga jest zbyt mało wody, pompowanie jej z Wisły byłoby zbyt kosztowne i być może w ogóle technicznie niewykonalne, zaś wykorzystanie wody z Bugu niemal dwukrotnie zwiększyłoby częstotliwość dotkliwych susz w regionie i obniżyło poziom wód gruntowych wzdłuż kanału, ze szkodą dla lokalnych mieszkańców, rolnictwa i unikatowych walorów przyrodniczych samej doliny Bugu.

Bug jest jedną z ostatnich nieuregulowanych dużych rzek w Europie, o bezcennych i unikatowych walorach przyrodniczych. Występuje tu ogromna różnorodność siedlisk, wśród których kluczową rolę odgrywają zalewane przez rzekę łąki i lasy łęgowe oraz mokradła. Te coraz radsze w Europie siedliska zamieszkuje ponad 100 gatunków motyli i 158 gatunków ptaków lęgowych, w tym liczne rzadkie, chronione gatunki oraz gatunki zagrożone wyginięciem, a w samej rzece żyją 44 gatunki ryb. Dolina Bugu jest również ważnym korytarzem ekologicznym i osią niepowtarzalnego krajobrazu kulturowego tej części kraju. Z tych powodów regulowanie Bugu na potrzeby żeglugi w ogóle nie wchodzi w rachubę, a plany budowy międzynarodowej drogi wodnej E40 łączącej Bałtyk z Morzem Czarnym zakładają wybudowanie wzdłuż rzeki sztucznego kanału. Teoretycznie sztuczne kanały są rozwiązaniem korzystniejszym dla przyrody niż kanalizowanie i pogłębianie naturalnych rzek, jednak zaplanowany kanał wzdłuż Bugu, w każdym z trzech zaproponowanych wariantów wywarłby skrajnie niekorzystny wpływ na

¹ http://www.ratujmyrzeki.pl/dokumenty/E40_V4_Final_correct.pdf

stosunki wodne w regionie, znacząco zwiększając częstotliwość susz i obniżając poziom wód gruntowych na większości przyległych do niego obszarów.

Eksplotacja kanału, w tym przede wszystkim napełnianie śluz na potrzeby ruchu barek, wymaga pobierania z pobliskich rzek wody w ilości od 10,96 do 13,69 metrów sześciennych na sekundę (w zależności od wybranego wariantu kanału). Według wyliczeń zawartych w raporcie tylko Wisła i Bug niosą wystarczającą ilość wody, by to umożliwić. W mniejszych rzekach regionu, tj. Wieprzu, Tyśmienicy, Bystrzycy i Wildze, jest zbyt mało wody, nawet gdyby pobierać ją z kilku rzek jednocześnie. Pobór wody z Wisły jest z kolei problematyczny ze względów ekonomicznych i technicznych: pompowanie takiej ilości wody w górę przy każdym śluzowaniu wiązałoby się zdaniem autorów z nadmiernymi kosztami, a być może przemieszczenie takich mas wody w wymaganym czasie okazałoby się w ogóle niewykonalne.

Najpoważniejsze konsekwencje miałyby jednak zasilanie śluz wodą z Bugu. W tym przypadku również niezbędne byłoby kosztowne pompowanie ogromnych ilości wody. Dla Bugu oznaczałoby to znaczny ubytek zasobów wodnych i drastyczną zmianę reżimu przepływów w rzece, zwłaszcza w okresach suszy. Pobór wody z Bugu do celów eksploatacji kanałów w każdym z wariantów spowodowałby spadek średnio o 17,5% czasu trwania wylewów rzeki oraz wzrost częstotliwości dotkliwych susz w regionie średnio aż o 172%!

Autorzy raportu kwestionują założenie przyjęte w Studium wykonalności drogi wodnej E40, zgodnie z którym kanał żeglugowy w każdym z wariantów zasilalby wody podziemne na przyległych obszarach. Wyliczają oni, że na części odcinków wody z kanału faktycznie przenikałyby do warstw wodonośnych, co mogłoby powodować podtopienia. Na innych odcinkach ruch wody odbywałby się w przeciwnym kierunku – kanał odwadniałby warstwy wodonośne na terenach położonych wzdłuż jego biegu, co prowadziłoby do obniżenia lustra wód podziemnych i wszystkich związanych z tym negatywnych konsekwencji dla rolnictwa, mieszkańców i ekosystemów.

Związane z funkcjonowaniem kanału zaburzenie stosunków wodnych w regionie, tj. obniżenie poziomu wód podziemnych oraz zmniejszenie częstotliwości wylewów Bugu na rozległe obszary zalewowe, miałyby negatywny wpływ na przyrodę regionu, którego znakiem rozpoznawczym są torfowiska i podmokłe łąki. Degradacja torfowisk związana z obniżeniem poziomu wód gruntowych jest przyczyną znacznych problemów środowiskowych, zarówno w skali globalnej (emisje CO_2 z osuszanych torfowisk stanowią prawie 5% łącznych antropogenicznych emisji gazów cieplarnianych), jak i regionalnej (zaburzenie obiegu wody, zanieczyszczenie wód podziemnych i powierzchniowych, spadek bioróżnorodności, pożary torfu).

Chociaż zaproponowane warianty nie przebiegają korytem ani doliną rzeki Bug, w żadnym z nich nie można wykluczyć znaczącego negatywnego oddziaływania na Bug i jego dolinę, wynikającego z możliwych deficytów wody w rzece oraz ograniczenia wylewów wód rzecznych na rozległe tereny zalewowe Bugu.

Powstanie drogi wodnej E40 w każdym z wariantów może w związku z tym doprowadzić do naruszenia Ramowej Dyrektywy Wodnej.

Identyfikacja i analiza kosztów zewnętrznych realizacji Programu uzasadniona jest faktem, że plany budowy drogi wodnej E40 wywołały już sprzeciw organizacji społecznych i ekologicznych. Ich realizacja wiązałaby się z dewastacją przyrody na niewyobrażalną skalę. Sama budowa pierwszego elementu kaskady Wisły, czyli stopnia wodnego w Siarzewie, spowodowałaby całkowite zniszczenie (trwałe zalanie) obszaru Natura 2000 – Włocławska Dolina Wisły i częściowe zniszczenie dwóch innych obszarów – Nieszawskiej Doliny Wisły oraz Doliny Dolnej Wisły. Zniweczyłaby wysiłki na rzecz przywrócenia ciągłości ekologicznej Wisły. Pełna realizacja Programu spowodowałaby utratę lub degradację łącznie kilkunastu obszarów Natura 2000.

Przyjęta w lutym 2016 r. Strategia Odpowiedzialnego Rozwoju (SOR)² odnosi się do planów rozwoju żeglugi z dużą rezerwą, a w załączonej do niej prognozie oddziaływania na środowisko stwierdza się wprost, że „projekt ten może rodzić liczne wątpliwości zarówno pod kątem jego możliwych negatywnych oddziaływań na wody oraz środowisko przyrodnicze, w tym ekosystemy od wód zależne (rozdział 4.3.3). Wątpliwości pojawiają się także od strony ekonomicznej (opłacalność tego środka transportu) oraz od strony technicznej, gdyż w dalszym ciągu nierozwiązana jest kwestia zabezpieczenia odpowiedniej ilości wód umożliwiających transport rzeczny.”

Wymagana prawem polskim i unijnym tzw. strategiczna ocena oddziaływania na środowisko, to analiza kompleksowo ukazująca wpływ całokształtu planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

2. transgraniczna ocena oddziaływania na środowisko.

O ile harmonogram uwzględnia przeprowadzenie prognozy oddziaływania na środowisko dla Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły (pomimo uwag zgłoszonych powyżej), o tyle pewnym jest, że nawet w ciągu trzech kwartałów tego procesu uwzględnienie tu oceny transgranicznej jest zupełnie nierealne. Z pewnością, w ramach uzgodnień z Generalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska i Głównym Inspektorem Sanitarnym nałożony zostanie obowiązek przeprowadzenia oceny transgranicznego oddziaływania na środowisko.

² https://www.mii.gov.pl/media/32647/Prognoza_OOS_SOR.pdf

Planowana międzynarodowa droga wodna E40 nie kończy się w Brześciu, tylko na Morzu Czarnym. Tak jak prognozowane są poważne niedobory wody na potrzeby rolnictwa, rybołówstwa, leśnictwa i gospodarstw domowych na skutek drenującego oddziaływania planowanych kanałów żeglugowych w Polsce, z pewnością podobne oddziaływania będą mieć miejsce i na Białorusi. Zagrożenie związane z ryzykiem skażenia wód wyciekami substancji ropopochodnych (z transportu jak i przewożonych ładunków) dotyczy bezpośrednio oddziaływań transgranicznych. Inne przykładowe poważne zagrożenie to rozprzestrzenianie się obcych gatunków na skutek połączenia ekosystemów wodnych dwóch różnych zlewni. Prace związane z budową drogi wodnej E40 na odcinku Prypeci będą mieć miejsce w Strefie Wykluczenia wokół Czarnobylskiej Elektrowni Jądrowej, w tym w „zamkniętej strefie”, gdzie znajdują się osady radioaktywne. Na skutek budowy drogi wodnej mogą one ulec wzruszeniu i spowodować ryzyko skażenia wód drogi wodnej (a także zbiornika na potrzeby ujęcia wody dla Kijowa), środków transportu, przewożonych towarów.

Podsumowując, przedłożony do konsultacji harmonogram i zakres prac związanych ze sporządzaniem dokumentu pn. „Program Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły” wymaga urealnienia i uzupełnienia.

Dodatkowo, a nawet przede wszystkim, mając na uwadze zobowiązanie ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej do opracowania planu lub programu rozwoju śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym, kierując się potrzebą zapewnienia warunków do zrównoważonego rozwoju systemu transportowego kraju, wnioskujemy o zaniechanie realizacji „Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły” i opracowanie programu rozwoju transportowych dróg kolejowych o szczególnym znaczeniu transportowym³.

Z poważaniem,
Małgorzata Górską

³ W piśmie 09/KRR/2018, z dn. 14.12.2018 r. do Ministerstwa Infrastruktury, Koalicja Ratujmy Rzeki, której członkiem jest Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków, złożyła swoje uwagi do Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku.