

Tabela uwag i wniosków z konsultacji społecznych strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu planu zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Łaby
- uwagi i wnioski złożone do projektu PZRP

Lp.	Dane zgłaszającego	Numer rozdziału/ podrozdziału lub numer załącznika, którego dotyczy zgłaszana uwaga/ wniosek	Treść zgłoszonej uwagi/wniosku	Propozycja zmian	Uzasadnienie zgłaszanej uwagi/wniosku	Sposób rozpatrzenia uwagi/wniosku	Odpowiedź
1	MGGP	UWAGI OGÓLNE	4. Istnieje rozbieżność w opisie zjawiska prędkości przemieszczania się fal w wyniku katastrofy zapory. W aPZRP dla Wisły (str 112) znajduje się zapis „szybkość fali po awarii dochodzi do kilkudziesięciu kilometrów na godzinę”, a w aPZRP dla Odry (str. 67) i Łaby (str. 30) zapis „szybkość fali po awarii sięga 5-7 km na godzinę”. Zapisy wymagają ujednolicenia.			Uwzględniona	Zapis ten obecnie znajduje się jedynie w dokumentach projektów aPZRP dla dorzecza Odry i Wisły. Zapis ten usunięto z dokumentu projektu planu dla Łaby zapisy na temat obszarów narażonych na niebezpieczeństwo powodzi w zakresie powodzi powstałych w wyniku zniszczenia lub uszkodzenia budowli piętrzących.
2	MGGP	UWAGI OGÓLNE	5. Istnieją różnice w zawartości pkt 3.3.2. „Obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi w zakresie zniszczenia lub uszkodzenia budowli piętrzących”. W aPZRP dla Wisły i Odry znajduje się opis zasad wyznaczania ONNP (kategorie mieszkańców, tabela z progowymi liczbami kryteriów), mapa z wyznaczonymi ONNP i tabela z listą zbiorników. W aPZRP dla Łaby znajduje się opis zasad wyznaczania ONNP (kategorie mieszkańców, tabela z progowymi liczbami kryteriów) , bez mapy i tabeli oraz zapis „Dla dorzecza Łaby nie wyznaczono ONNP dla powodzi w wyniku zniszczenia lub uszkodzenia budowli piętrzących”. W aPZRP dla Dunaju wyłącznie zapis „Dla dorzecza Dunaju nie wyznaczono ONNP dla powodzi w wyniku zniszczenia lub uszkodzenia budowli piętrzących”. Wydaje się, że dla ujednolicenia zapisów w aPZRP dla Dunaju, Łaby, Pregoly, Niemna, gdzie brak obiektów piętrzących podlegających katastrofom, wystarczy zapis jak w aPZRP dla Dunaju.			Wyjaśniona	Zaktualizowane wersje dokumentów projektów PZRP i aPZRP opisują tylko obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi występujące w danych dorzeczach. W przypadku dorzeczy Łaby, Dunaju, Pregoly i Niemna projekty planów opisują tylko ONNP dla powodzi rzecznych o mechanizmie naturalnego wezbrania.

3	MGGP	UWAGI SZCZEGÓŁOWE	<p>UWAGI SZCZEGÓŁOWE:</p> <ul style="list-style-type: none"> - błąd w spisie treści w zakresie wyliczanki podpunktów pkt 13. - wykaz skrótów obejmuje wiele nazw nie mających związku z dorzeczem Łaby, np. organy współpracy ze Słowacją, Ukrainą, Białorusią - str. 126 skrót PRH1-PRH7 powinien posiadać rozwinięcie „Parametry Hydromorfologii” - jako jedyny spośród aPZRP nie posiada rozdziału z opisem współpracy międzynarodowej w zakresie zarządzania ryzykiem powodziowym 			Uwzględniona	<ul style="list-style-type: none"> - Spis treści został zaktualizowany - wykaz skrótów został zweryfikowany i zawężony jedynie do skrótów, które występują w dokumencie - rozwinięcie skrótów zostało zmienione na: Parametry Hydromorfologii w zakresie Różnorodności Hydromorfologicznej - Zaktualizowana wersja dokumentu posiada rozdział dot. współpracy międzynarodowej
4	PKP_PLK S.A.		<p>Pismo z dnia 12.11.2021 r. znak: Nr IOS9.4511.7.2021.PW.7</p> <p>Dotyczy: konsultacje społeczne SOOŚ aPZRP</p> <p>PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jako zarządca infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym w nawiązaniu do trwających do 12 listopada 2021 r. konsultacji społecznych projektów prognoz oddziaływania na środowisko projektów aktualizacji planów zarządzania ryzykiem powodziowym w ramach prowadzonej strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (dalej SOOŚ) uprzejmie informują, że działania przeciwpowodziowe zdefiniowane w projektach planów zarządzania ryzykiem powodziowym mogą lokalnie mieć wpływ na sieć linii kolejowych (istniejącą i planowaną) co może spowodować potencjalne konflikty lokalizacyjne. Działania przeciwpowodziowe mogą wpływać na warunki techniczne linii kolejowych oraz generować koszty z tym związane. W związku z powyższym, naszym zdaniem, fakt ten w SOOŚ powinien być uwzględniony w opracowaniu (np. w rozdziałach dotyczących: wpływu na ludzi i dobra materialne, oddziaływań skumulowanych, propozycji rozwiązań mających na celu zapobieganie, lub ograniczanie oddziaływań). Na chwilę obecną SOOŚ nie zawiera informacji o sile i skali oddziaływania inwestycji aPZRP np. na istniejącą infrastrukturę kolejową. Zagadnienie jest bardzo istotne ponieważ dotyczy 2 bardzo</p>			Uwzględniona	<p>W aPZRP uwzględniono potrzebę koordynacji realizacji działań przeciwpowodziowych z następującymi dokumentami dotyczącymi rozwoju infrastruktury kolejowej:</p> <ul style="list-style-type: none"> - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku; - Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku - Infrastruktura kolejowa zarządzana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.; - Wsparcie zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku; - Program uzupełniania lokalnej i regionalnej infrastruktury kolejowej – KOLEJ+ do 2028 roku. <p>W zakresie zapisów SOOŚ dodano informacje związane z oddziaływaniem na infrastrukturę kolejową - zapisy wprowadzono do dokumentu Prognozy we wskazane rozdziały.</p>

			<p>ważnych obszarów gospodarki (transport kolejowy i działania przeciwpowodziowe) realizowanych na terenie całego kraju.</p> <p>Korzystając z możliwości wyrażenia opinii, PKP PLK S.A. wnoszą o uwzględnienie w SOOŚ planów inwestycyjnych dotyczących linii kolejowych. Działania przeciwpowodziowe w SOOŚ planowane są w niektórych lokalizacjach w pobliżu linii kolejowych istniejących i objętych planowanymi inwestycjami kolejowymi, tj.:</p> <p>1. Linie kolejowe, na których inwestycje zakończyły się lub nie są planowane - linie te będą utrzymywane bez zmiany ich parametrów technicznych.</p> <p>2. Projekty kolejowe ujęte w dokumencie strategicznym pod nazwą „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. W Zamierzeniach Inwestycyjnych została przedstawiona lista projektów inwestycyjnych proponowanych do realizacji wraz ze wskazaniem priorytetów rozwoju sieci kolejowej w oparciu o kierunki rozwoju określone w krajowych dokumentach strategicznych. Dla dokumentu tego przeprowadzona została strategiczna ocena oddziaływania na środowisko. Dokumentacja dostępna jest pod adresem: https://www.plk-sa.pl/rozwoj/zamierzenia-inwestycyjne/</p>				
5	PKP_PLK S.A.	Rozdział 2	<p>Uwagi zaprezentowano w układzie rozdziałów z SOOŚ dorzecza Wisły. Wnosi się o wprowadzenie zmian w SOOŚ dla pozostałych obszarów dorzeczy w adekwatny sposób.</p> <p>II. Uwagi szczegółowe</p> <p>3. W rozdziale 2 wskazano: „Na ostatecznej liście działań dla aPZRP dla obszaru dorzecza Wisły znalazły się 874 działania (26 typów działań z 33 określonych w katalogu typów działań w aPZRP), tym samym nie wszystkie działania opisane w katalogu zaplanowano do realizacji do 2027 r.”</p>			Wyjaśniona	<p>Stan rozpatrzenia uwag i wniosków zgłoszonych w ramach konsultacji społecznych projektów PZRP i aPZRP podaje do publicznej wiadomości Minister Infrastruktury na stronie Ministerstwa Infrastruktury: https://www.gov.pl/web/infrastruktura/ogloszenia-mi2</p> <p>W wyniku uwag i wniosków z konsultacji społecznych projektów PZRP i aPZRP oraz SOOŚ dokonano przeglądu i wprowadzono zmiany w obrębie typów działań oraz ostatecznych list działań.</p>

			Ostateczna lista działań znana będzie po uwzględnieniu uwag do treści planów zarządzania ryzykiem powodziowym. Na chwilę obecną nie jest dostępne stanowisko PGW Wody Polskie w zakresie odniesienia się do uwag do dokumentu podstawowego - aPZRP.				
6	PKP_PLK S.A.		<p>Ze względu na fakt, że zdecydowana większość projektów kolejowych polegać będzie na przebudowie istniejących linii kolejowych (znana lokalizacja), linii kolejowych, które nie są objęte zamierzeniami inwestycyjnymi (znana lokalizacja), nieokreślonej dokładnie lokalizacji działań przeciwpowodziowych (możliwe do realizacji w obszarach zagrożenia powodziowego) byłoby wskazane i sugerujemy aby z planów zarządzania ryzykiem powodziowym i SOOŚ wynikała konieczność uwzględniania infrastruktury kolejowej podczas opracowania projektów inwestycji przeciwpowodziowych i ich ewentualnego modyfikowania w celu ograniczenia konfliktów z istniejącymi dobrami materialnymi – infrastrukturą kolejową.</p> <p>Jednocześnie informujemy, że PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zgłaszały uwagi do aPZRP przy piśmie Nr IOS9.4511.7.2021.PW.6 z dnia 22 września 2021 r. Uwagi te mogą mieć wpływ na ostateczną listę, lokalizację zadań przeciwpowodziowych ujętych w aPZRP a tym samym na wyniki analiz w ramach SOOŚ.</p>			Uwzględniona	<p>W projekcie PZRP wprowadzony został następujący zapis: <i>"wdrożenie konkretnych działań ograniczających poziom ryzyka powodziowego powinno być poprzedzone analizą ich wpływu na infrastrukturę strategiczną, a także kolejową, drogową, energetyczną itp. Działania ograniczające ryzyko powodziowe powinny być planowane, projektowane i realizowane zgodnie z zasadą ograniczania ingerencji w tego typu infrastrukturę. Zatem wdrażaniu konkretnych działań zaplanowanych w PZRP powinien towarzyszyć proces ich uzgadniania na poszczególnych etapach przygotowania tych działań z instytucjami zarządzającymi w/w infrastrukturą"</i>. W odniesieniu do uwagi obowiązującym przepisem prawa jest m.in. art. 166 ust. 1 ustawy Prawo wodne oraz szereg innych przepisów tejże ustawy.</p>