

**FORMULARZ UWAG
DOTYCZĄCY WYBORU WARIANTU PRZEBIEGU POŁĄCZENIA DUNAJ-ODRA-ŁABA**

Termin nadsyłania uwag do dnia **4 września 2020 r.**,
drogą elektroniczną na następujące adresy email:

- Pani Marta Kunicka, e-mail: marta.kunicka@mgm.gov.pl; tel 22 583 85 26,
- Pani Jolanta Mosór, e-mail: jolanta.mosor@mgm.gov.pl; tel 22 583 85 53.

Proszę wskazać krzyżykiem wariant przebiegu połączenia D-O-L, do którego zgłaszane będą uwagi:

Wariant 1

o długości 65,69 km (wraz z trasą rekomendowaną), poniżej projektowanego zbiornika Kotłarnia przebiegający przez obszary leśne leżące na wschód od Zakładów Azotowych Kędzierzyn SA.

Wariant 2

o długości 66,43 km (wraz z trasą rekomendowaną), przebiegający przez tereny Zakładów Azotowych Kędzierzyn SA Kanałem Kędzierzyńskim.

Wariant 3

Obwodnica Zachodnia, o długości 65,8 km (wraz z trasą rekomendowaną), przekraczający Odrę 1,4 km powyżej mostu drogowego w Bierawie, łączący się z Odrą ok. 1,3 km powyżej stopnia wodnego Januszkowice.

Odcinek alternatywny

Odcinek alternatywny dla wariantów 1 i 2 o długości 5,4 km w celu ominięcia wzniesień terenu po wschodniej stronie wsi Lubieszów.

Odcinek transgraniczny

Trasa rekomendowana, odcinek transgraniczny DOL stanowi trasa wschodnia, początek trasy znajduje się na Odrze, 300 m powyżej mostu autostradowego w Bohuminie, od 0 do 42,3 km trasa pokrywa się we wszystkich trzech wariantach, bazuje na przebiegu oznaczonym w Studium wykonalności¹, przy czym na wysokości rezerwatu Łęczok dokonana została jej korekta.

Kategoria uwagi	Treść uwagi	Uzasadnienie
Lokalizacja 1.Odcinek transgraniczny drogi wodnej	1. Stowarzyszenie Rada Kapitanów rekomenduje przebieg transgraniczny drogi wodnej nie uwzględniony w w/w wariantach tj. zachodnią trasą przejścia obok Meandrów Odry. Brak wskazania do opinii wariantu zachodniego oznacza lekceważenie wypracowanego konsensusu społecznego podczas 5letniej działalności Forum Odrzańskiego dedykowanego współpracy transgranicznej środowisk	1. Odcinek poprowadzony najkrótszą drogą podnosi efektywność transportową żeglugi śródlądowej (skraca czas transportu). Tego elementu nie uwzględnia rozwiązanie rekomendowane przez MG MiŻŚ zaś Analiza udostępniona przez Biuro ZPMSŚ, pozbawiona oceny sprawności transgranicznego przebiegu drogi wodnej stawia pod znakiem zapytania całe konsultacje i przygotowywany Program rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej.

¹ Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, Česká Republika Ministerstvo Dopravy, maj 2018.

Kategoria uwagi	Treść uwagi	Uzasadnienie
	(samorządowych, gospodarczych, naukowych, społecznych i innych) w których Rada kapitanów aktywnie uczestniczyła mając świadomość poszukiwania optymalnego przebiegu międzynarodowej drogi E30 i zrównoważonego rozwoju obszaru transgranicznego.	
Kompatybilność z MPZP/SUiKZP*	narzędzia samorządów	nie dotyczy stowarzyszenia
<p>Aspekty hydrotechniczne</p> <p>1. Odcinek dot.czaszy zb.Racibórz</p> <p>2. Poprawa bezpieczeństwa przeciwpowodziowego i przeciwdziałanie skutkom suszy.</p>	<p>1. Stowarzyszenie RK w odpowiedzi na liczne pytania środowisk opracowała możliwe rozwiązania przebiegu drogi wodnej przez zbiornik Racibórz w wariantcie: zbiornika suchego z udziałem drogi wodnej położonej na filarze nieeksploatowanego złoza kruszyw po lewej stronie czaszy zb.Racibórz lub zb.mokrego z wykorzystaniem przebiegu rzeki przez czaszę i skierowaniu szlaku żeglownego na komorę śluzy zaprojektowaną z lewej strony zapory czołowej (jak w projekcie DHV). W załączeniu prezentacja „Podzielmy się wodą” przygotowana na spotkanie samorządowe w Raciborzu w 2016r przez RK.</p> <p>2. Poprowadzenie nowoczesnej drogi wodnej kanałem lateralnym po lewej stronie Odry stanowi o poprawie bezpieczeństwa hydrologicznego.</p> <p>Ponadto jeżeli Kanał będzie miał szer. 50,0 m (klasa Vb), a jego głębokość od powierzchni gruntu do dna będzie wynosić 10,0 m(przekrój prostokątny) to zgodnie z Rozporządzeniem RM z dnia 7 maja 2002r o klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych, jego głębokość tranzytowa(zał.nr 3) będzie</p>	<p>1. Droga wodna wykonana jako kanał żeglugowy jest niezależna od wysokości piętrzenia wody w zbiorniku (wahania słupa wody mogą utrudniać wykorzystanie drogi wodnej do ewentualnego przeładunku towarów z portu zlokalizowanego poza czaszą zbiornika).</p> <p>2. Obszar Górnej Odry charakteryzuje się szybkim odpływem wód opadowych w dół dorzecza Odry. Profil terenu a także brak zbiorników retencyjnych uniemożliwia jakąkolwiek gospodarkę wodną w obszarze rolnym, leśnym, przyrodniczym jak i przemysłowym i transportowym. W roku 1992 byliśmy świadkami pożarów lasu na skale kontynentalną (spłonęło ok.10 tys ha obszaru Parku Krajobrazowego Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich), zaraz potem doświadczyły ziemię Górnej Odry powodzie 1997 i 2010. Społeczność Górnej Odry jest świadoma potrzeby bezpieczeństwa hydrologicznego, które osiągnąć możemy tylko poprzez budowę układu</p>

Kategoria uwagi	Treść uwagi	Uzasadnienie
<p>3. Wejście drogi wodnej Ostrawa-Koźle na Węzeł Wodny Kędzierzyn-Koźle.</p>	<p>wynosić 3,5 m a głębokość całkowita 4,0m. Pozostanie zatem 6,0 m wysokości Kanału na przejście wody wezbraniowej. Uwzględniając geometrię liniową Kanału (brak zakoli) współczynnik tarcia wody w Kanale zdecydowanie spada i pozwala na maksymalnie szybkie odprowadzanie wezbrań. Prędkość przepływu wody wezbraniowej na tym odcinku jest zależna od stanu otwarcia jazu na stopniu wodnym Przewóz/Podlesie*. Takie rozwiązanie wyprowadza wody wezbraniowe całkowicie z węzła wodnego Kędzierzyn-Koźle. Należy zwrócić uwagę na fakt odejścia od budowy wałów przeciwpowodziowych na całym odcinku Kanału. Nie można bowiem w nieskończoność podnosić wysokości wałów zamiast szukania rozwiązań odprowadzających wodę w zagłębieniu terenu. Pamiętać trzeba, że na tych terenach są zasoby wody podziemnej (woda pitna) lecz są całkowicie bezpieczne bo są położone na głębokościach powyżej 100 m. Szczelna konstrukcja Kanału gwarantuje utrzymanie wód gruntowych w nienaruszonym stanie. * parametry projektowe stopnia wodnego Przewóz/Podlesie: dwie śluzy bliźniacze o wym.225x12,50 wys.piętrzenia 6,0m** **6,0m jest to sumaryczne piętrzenie stopnia wodnego Koźle i Januszkowice oraz minimalny zapas eksploatacyjny. Ponadto na stopniu Przewóz/Podlesie powinien być wielosektorowy jaz przelewowy. W powyżej opisanej propozycji miastu Kędzierzyn-Koźle stworzono komfort bezpieczeństwa hydrologicznego !!!</p> <p>3. Biorąc pod uwagę bezpieczeństwo hydrologiczne mieszkańców Kędzierzyna-Koźla i okolic a także bezpieczeństwo uprawiania żeglugi śródlądowej, zgłaszamy wniosek o rozwiązanie wejścia międzynarodowej drogi wodnej Ostrawa-Kędzierzyn-Koźle poprzez obwodnicę wodną od strony zachodniej (Kanał Ulgi i Kanał Żeglugowy jednocześnie) do Odrzańskiej Drogi Wodnej na dolnej wodzie za śluzą Januszkowice. W</p>	<p>drogi wodnej i zbiorników wielozadaniowych. Mamy tu na myśli drogę wodną Odra-Dunaj i Kanał Śląski, które pozwolą na racjonalne gospodarowanie wodą a poprzez tę gospodarkę doprowadzą do zrównoważonego rozwoju regionów przygranicznych.</p> <p>3. ZA Kędzierzyn Grupa Azoty, należą do zakładów o wysokim ryzyku wystąpienia awarii przemysłowej, podobnie Zakłady Chemiczne Blachownia. Nową drogę wodną należy zaprojektować tak aby podnosiła bezpieczeństwo zarówno mieszkańców terenów przez które przebiega, podmiotów prowadzących produkcję a przede wszystkim użytkowników międzynarodowej drogi wodnej o znaczeniu tranzytowym (korytarz Północ-Południe/ Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy/CETC Route 65). Ponadto widzimy konieczność poprawy bezpieczeństwa przeciwpowodziowego w obszarze węzła wodnego z uwagi na wybudowaną obwodnicę drogową wzdłuż rz.Kłodnicy, która stanowi wal poprzeczny dla wód</p>

Kategoria uwagi	Treść uwagi	Uzasadnienie
<p>4. Włączenie Kanału Śląskiego do drogi wodnej Ostrawa-K-Koźle.</p> <p>5. Wykorzystanie Kanału Gliwickiego i Kanału Kędzierzyńskiego do połączenia DOL wariant 1 i 2</p>	<p>załączeniu przebieg proponowany przez RK. Całość kanału ma być wybudowana w technologii szczelnej podobnie jak kanał żeglugowy przez czaszę zb.Racibórz.</p> <p>4. Należy odstąpić od projektowania mostu wodnego nad rzeką Odrą w celu włączenia Kanału Śląskiego do drogi wodnej Ostrawa-Koźle.</p> <p>5. Negatywnie opiniujemy wariant 1 i 2 projektowanego połączenia.</p>	<p>powodziowych rz.Odry. Niewystarczające „światło” między przęsłami mostu drogowego na Odrze w okolicach miejscowości Kobylice spowodowało w 2010 r. iż cofka fali powodziowej spowodowała zalanie miejscowości Kobylice, Landzmiarz i części miasta Kędzierzyn-Koźle dzielnica Pogorzelec. Miasto obecnie stara się o wybudowanie wału okółkowego dla miejskiej oczyszczalni ścieków z tego powodu. Wszystkie działania punktowe bez systemowego podejścia do węzła wodnego Kędzierzyn-Koźle zarówno pod kątem sprawnej, bezpiecznej żeglugi międzynarodowej jak i poprawy bezpieczeństwa obywateli- zasługują na negatywną opinię branżową i społeczną. Miasto K-Koźle do lat 2003r posiadało w swoich Planach przestrzennych bufor dedykowany Kanałowi Ulgi. Teren ten to starorzecze rzeki tzw. Większycka Woda. Jest niezabudowany i wykorzystywany rolniczo z powodu ewentualnych powodzi.</p> <p>4. Rzędne terenu pozwalają na znalezienie bezkolizyjnego rozwiązania wejścia Kanału Śląskiego do Kanału Lateralnego projektowanego jako połączenie Ostrawa-Koźle w okolicach wsi Lubieszów.</p> <p>5. Rada Kapitanów stoi na stanowisku, że Kanał Gliwicki i Kędzierzyński nie posiadają odpowiedniego zasilania w wodę dla kompensowania jej ubytków po tak dużej ilości śluzowań statków w jednym i drugim kierunku jaka jest zaplanowana dla korytarza transportowego CETC-ROUTE65. Z rzędnej lustra wody Kanału Kędzierzyńskiego do poziomu wody w porcie Koźle występują 2 stopnie wodne Nowa Wieś i Kłodnica o łącznym piętrzeniu 16 m i brak zasobów wodnych do uzupełnienia strat w wyniku śluzowań będzie bardzo poważnym problemem – jest bowiem zasilany wyłącznie przez małą rzeczkę Kłodnica. Stowarzyszenie wielokrotnie apelowało aby Kanałowi Gliwickiemu przywrócić głębokość konstrukcyjną, istniejącą po jego wybudowaniu tj. 3,5 m, co zwiększyłoby rezerwę wody w Kanale m.in. na ubytki w wyniku śluzowań.</p>
<p>Aspekty gospodarcze</p> <p>ODW w klasie międzynarodowej pozwala na przeniesienie niebezpiecznych towarów, produktów ponadnormatywnych i kontenerów, transportowanych na znaczne odległości</p>	<p>W obszarze bezpośrednio przylegającym do planowanego odcinka drogi wodnej Ostrawa-K-Koźle działają: zakłady RAFAKO.S.A (Grupa PBG), Eko-Okna.S.A., Kombinat Rolny w Kietrze, RAFAMET S.A, Zakłady Chemiczna Błachownia (na ich terenie FAMET S.A. Warter Sp.zo.o), Grupa Azoty ZAKędzierzyn, 4 stocznie rzeczne w tym DAMEN SHIPYARDS Koźle,</p>	<p>Podczas badań rynku w których uczestniczą członkowie Rady Kapitanów wyraźnie zarysowuje się potrzeba budowy nowych terminali i portów rzecznych w Raciborzu, nabrzeża w Kuźni Raciborskiej oraz rozwoju istniejącego potencjału portu w Koźlu pod usługi kontenerowe. Osobnym zagadnieniem jest obsługa towarów paliwowych i chemii. Port w Azotach mógłby stać się portem o wysokiej jakości obsługi chemii przemysłowej z uwagi na posiadaną wiedzę o bezpieczeństwie procesów tworzenia, magazynowania</p>

Kategoria uwagi	Treść uwagi	Uzasadnienie
(500-1000km i powyżej, patrz „działające zakłady na trasie Ostrawa-Koźle”) na drogi wodne. To pozwala na znaczną poprawę bezpieczeństwa mieszkańców terenów zlokalizowanych na trasie transportu w/w towarów. Jednocześnie obniża emisję trujących gazów i spalin, chroni środowisko przyrodnicze narażone podczas wypadku w transporcie kołowym na rozszczelnienie zbiorników z substancjami niebezpiecznymi. Liczne tego przykłady dostępne są w mediach regionu Śląska i Opolszczyzny, gdzie dochodzi do ewakuacji lokalnej ludności z powodu możliwości zatrucia substancjami zagrażającymi zdrowiu i życiu ludzi.	KKTerminale S.A oraz duże firmy spedycyjne RINNEN i BRENTAG.	i przeładunków surowców i produktów chemicznych. Nie należy jednak łączyć tej specjalizacji z funkcją ogólnohandlową portu śródlądowego z powodu kumulacji zagrożeń. Na ten temat RK wypowiedziała się w pkt...3 wskazując konieczność prowadzenia międzynarodowej drogi wodnej E30 zachodnią stroną Kędzierzyna-Koźła po trasie tzw.większyckiej wody - wody powodziowej).
Aspekty środowiska przyrodniczego	Propozycja Rady Kapitanów pozostaje w ścisłej korelacji ze stanowiskiem organizacji przyrodniczych.	-
Aspekty społeczne	Potencjał innowacyjny, kształtowanie nowych rynków pracy, pobudzenie sektora energetyki wodnej (budowa stanowisk pompowo-szczytowych na każdym projektowanym stopniu wodnym), skomunikowanie	W Niemczech, gdzie funkcjonują drogi wodne o parametrach międzynarodowych powstaje model przewozowy kontenerów nawet na odległości 180-160 km (przykład umowy portu Hamburg z portem Brunzwick dot. wahadła kontenerowego przeniesionego z kolei na statki śródlądowe). Nasza

Kategoria uwagi	Treść uwagi	Uzasadnienie
	intermodalne szlaków euroazjatyckich poprzez włączenie żeglugi śródlądowej do obsługi transportu kontenerowego to tylko niektóre wskaźniki zrównoważonego rozwoju osiągniętego poprzez budowę nowoczesnej międzynarodowej sieci dróg wodnych w obszarze transgranicznym Opolszczyzna/Śląsk/Region Morawskośląski. Każde stanowisko pracy na statku żeglugi śródlądowej odpowiada 10 miejscom pracy na lądzie.	administracja rządowa opóźniła wdrożenie Porozumienia AGN(2017) do przepisów klasyfikacyjnych polskich dróg wodnych, co spowodowało, zatrzymanie działań rozwoju sieci międzynarodowych dróg wodnych i kontynuację przygotowań prac modernizacyjnych w parametrach III klasy drogi wodnej. Takie działania spowalniają osiągnięcie celów rozwojowych w gospodarce państwa (<i>NIK-o-działaniach-na-rzecz-rozwoju-dróg-wodnych-2019</i>). Odcinek połączenia Odra-Dunaj odkładany jest do procedowania i realizacji na coraz kolejne perspektywy poza 2030 (począwszy od perspektywy 2003-2010).
Inne 1.Turystyka i transport pasażerski w obszarze rozwoju ODW odcinek Ostrawa-Koźle.	W ramach współpracy transgranicznej powstał Projekt ODRA OK, który w wymierny sposób ocenił potencjał wykorzystania walorów turystycznych nowoczesnego odcinka drogi wodnej Ostrawa-Koźle, który pozwala turystom wszystkich regionów nadodrzańskich na komunikację drogą wodną w stronę słynnej Bramy Morawskiej stanowiącej o wspólnych korzeniach kulturowych Europejczyków.	Projekt ODRA OK ocenia że podczas obsługi ruchu pasażerskiego oraz turystyki indywidualnej możliwe jest powstanie ok.600 miejsc pracy. Warunkiem takiego rozwoju jest powstanie nowoczesnej drogi wodnej o parametrach międzynarodowych, nie zaś obecny stan uniemożliwiający jakąkolwiek żeglugę śródlądową poza kajakami.

*MPZP – Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego, SUIKZP - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego

Stowarzyszenia na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej” z siedzibą w Kędzierzynie-Koźlu prowadzi działalność o zasięgu krajowym.

Uwaga: kolorem błękitnym zaznaczono poprawki i uzupełnienia w opinii Rady Kapitanów .

Osoba zgłaszająca uwagi*

Imię i Nazwisko	Stanowisko	Instytucja/adres	Telefon	Poczta elektroniczna
Czesław Szarek	Prezes Zarządu	Stowarzyszenie Na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej” 47-200 Kędzierzyn-Koźle, ul.Wyspa 22a	+48 601 572 769	cz.szarek@wp.pl

Podpis osoby zgłaszającej uwagi

kpt.ż.śr. Czesław Szarek

* Klauzula informacyjna:

Zgodnie z art. 13 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1), zwanego dalej RODO informuję, że:

TOŻSAMOŚĆ ADMINISTRATORA

Administratorem Pani/Pana danych osobowych jest Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, z siedzibą w Warszawie (00-400) przy ul. Nowy Świat 6/12.

DANE KONTAKTOWE ADMINISTRATORA

Z Administratorem danych można się skontaktować poprzez adres email: sekretariatBM@mgm.gov.pl, lub pisemnie na adres siedziby Administratora.

DANE KONTAKTOWE INSPEKTORA OCHRONY DANYCH

Kontakt z Inspektorem Ochrony Danych możliwy jest pod adresem email: iod@mgm.gov.pl lub pisemnie na adres siedziby administratora.

CELE PRZETWARZANIA I PODSTAWA PRAWNA

Podstawą przetwarzania Pani/Pana danych osobowych jest art. 6 ust.1 lit. c) RODO, tj. przetwarzanie jest niezbędne do wypełnienia obowiązku prawnego ciążącego na Administratorze – ustawa o działalności lobbingowej w procesie stanowienia praw (art. 6), uchwała Nr 190 Rady Ministrów z dn. 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów. Pani/Pana dane osobowe zawarte w złożonym formularzu uwag przetwarzane są wyłącznie w celu pozyskiwania oraz kontaktu ze zgłaszającymi je podmiotami.

ODBIORCY DANYCH

W związku z przetwarzaniem danych w ww. celu, Pani/Pana dane osobowe mogą być przekazywane podmiotom przetwarzającym dane osobowe na zlecenie Administratora, z którymi Administrator ma zawarte umowy powierzenia przetwarzania danych osobowych lub podmiotom uprawnionym na podstawie przepisów prawa.

OKRES PRZECHOWYWANIA DANYCH

Pani/Pana dane osobowe zawarte w złożonym formularzu uwag będą przechowywane wieczyście, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 14.07.1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz. U. z 2018 r. poz.217 z późn. zm.).

PRAWA PODMIOTÓW DANYCH

Przysługuje Pani/Panu prawo: - dostępu do dotyczących Pani/Pana danych osobowych, - sprostowania danych, - ograniczenia przetwarzania danych.

PRAWO WNIESIENIA SKARGI DO ORGANU NADZORCZEGO

W przypadku uznania, iż przetwarzanie przez Administratora Pani/Pana danych osobowych narusza przepisy prawa, przysługuje Pani/Panu prawo wniesienia skargi do Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych.

INFORMACJA O DOWOLNOŚCI LUB OBOWIĄZKU PODANIA DANYCH

Podanie przez Panią/Pana danych osobowych jest dobrowolne.