

Uwagi do projektu Ustawy o powołaniu Parku Narodowego Dolina Dolnej Odry

Porównałam projekt naszej ustawy z niemiecką Ustawą o Parku Narodowym Doliny Dolnej Odry (Ustawa o Parku Narodowym Doliny Dolnej Odry - NatPUOG):
https://bravors.brandenburg.de/gesetze/natpuog_2016 Ustawa z roku 2006, zmieniona w roku 2016. Ustawa Landowa.

W § 9 pojawia się zapis dotyczący wyłączenia z zakazów:

(1) Zgodnie z poniższymi przepisami i z zastrzeżeniem §§ 10 do 15, z zakazów określonych w § 8 wyłączone są:

4. wyznaczony ruch na drogach publicznych i federalnych drogach wodnych położonych w Parku Narodowym, a także realizacji przedsięwzięć budowlanych, których konieczność została ustalona zgodnie z Federalnym Planem Infrastruktury Transportowej i które są albo liniowo określone albo, zgodnie z § 16 ust. 1 zdanie 2 ustawy o federalnych drogach publicznych, jako obwodnica nie wymagająca określenia liniowego.

§ 15 odzwierciedla zapis wyłączenia z zakazów porównywalny do naszego projektu ustawy o PNDDO

§ 15 Ochrona przeciwpowodziowa, gospodarka wodna

(1) Gospodarka wodna w parku narodowym odbywa się na podstawie ustawy o gospodarce wodnej oraz ustawy wodnej kraju związkowego Brandenburgia. Ma ona na celu realizację celów ochronnych parku narodowego zgodnie z §§ 3 i 4 oraz wymogów określonych w § 7. Zapewnia się realizację celów ochrony przeciwpowodziowej oraz żeglowność federalnych dróg wodnych. Dopuszczalne są niezbędne działania do utrzymania i naprawy urządzeń przeciwpowodziowych, do utrzymania i naprawy federalnych dróg wodnych oraz wód 1. rzędu, w tym związanych z nimi urządzeń gospodarki wodnej, oraz do utrzymania i naprawy wód 2. rzędu, w tym związanych z nimi urządzeń gospodarki wodnej. W tym zakresie nie mają zastosowania zakazy określone w § 8 ust. 2.

Należałoby się zastanowić, czy niemiecki zapis w §9 (1) 4 - nie wskazuje, w odróżnieniu od naszego projektu, pierwszeństwo działań - w Niemczech pierwszeństwo przedsięwzięć budowlanych ujętych w planie transportowym/polityka transportowa przed ochrona przyrody? Ewentualnie nadanie szczególnego znaczenia polityce transportowej dla działań w obszarze dróg wodnych.

2. Dla przykładu: Projekt W 37 - Rozbudowa drogi wodnej Odra - Havela (HOW) na odcinku od km 10,4 (Henningsdorf) do km 134,96 (Schwedt) do głębokości 2,80 m:
https://www.bvwp-projekte.de/wasserstrasse/w37/w37.html#h1_umwelt - a ochrona przyrody w związku z niemiecką częścią Parku Narodowego Dolina Dolnej Odry.
Klasyfikacja pilności: pilna potrzeba (VB)

1.8 Ocena oddziaływania na środowisko i ochronę przyrody (moduł B)

Rozbudowa drogi wodnej Havel-Oder (HOW) odbywa się na odcinku od km 10,4 do km 134,96. HOW dzieli się na następujące odcinki: utrzymanie Havel km 10,40 – 28,60, utrzymanie szczytowe km 29,4 – 77,80, odcinek Odry km 77,90 – 91,50, szlak wodny Hohensaaten-Friedrichstaler (HFW) km 93,00 – 134,96. Wykorzystywanych jest kilka obszarów priorytetowych dla ochrony przyrody, więc pomimo obciążenia z punktu widzenia ochrony środowiska, nie można wykluczyć negatywnego wpływu na środowisko. W przypadku 11 obszarów Natura 2000, których dotyczy projekt, nie można wykluczyć znacznego negatywnego wpływu na cele ochrony w przypadku 7 obszarów, a w przypadku 2 obszarów znaczny negatywny wpływ jest oceniany jako prawdopodobny (obszary FFH „Niederoderbruch” i „Unteres Odertal”).

Kilka obszarów centralnych BfN (leśnych, podmokłych, suchych) jest dotkniętych. Oś siedliskowa BfN (podmokła) przebiega wzdłuż rzeki Alte Oder (Stara Odra) i kanału Odra-Hawela, ale nie obserwuje się nowej fragmentacji. W niektórych obszarach obszary chronionego krajobrazu wodnego II i III będą stykać się z krawędziami lub będą przecinane, dlatego nie można wykluczyć oddziaływania, szczególnie w okresie budowy. W związku z projektem, kilka obszarów priorytetowych dla rolnictwa jest dotkniętych (Park Przyrody Barnim, Rezerwat Przyrody Stolpe, Rezerwat Przyrody Zachodni Barnim, Rezerwat Przyrody Niziny Górnej Haweli, Rezerwat Biosfery Schorfheide-Chorin oraz Region Parku Narodowego Doliny Dolnej Odry). Pozostałe obszary o szczególnych walorach środowiskowych nie są dotknięte.

Podsumowując, popieram stanowisko Polskiego Klastra Rzecznego, też uważam, że pan Prezydent powinien ten projekt zawetować.

Pozdrawiam
Anna Goraj
Spedytor Żeglugi Śródlądowej,
Berlin
annagoraj@o2.pl