



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA
OR-05.0057-2549/09

Kraków, 03. MAR. 2009

Pan
Paweł Sularz
Radny Miasta Krakowa

W odpowiedzi na Pana interpelację w sprawie studium wykonalności dla budowy Kanału Ulgi, złożoną między sesjami Rady Miasta Krakowa w dniu 10 lutego 2009 r., uprzejmie informuję:

Zapisy w studium wykonalności opracowanym przez TINA Vienna sformułowane są w sposób nie do końca jasny zwłaszcza dla osoby nieznającej dogłębnie problematyki uwarunkowań hydrologiczno – hydrotechnicznych Wisły i jej dopływów w Krakowie i okolicach. Tą część dokumentacji opracowywali specjaliści austriaccy i niejasność zapisów może być wynikiem niepełnej znajomości polskich uwarunkowań prawno-administracyjnych. Problem ten został dostrzeżony po przekazaniu opracowania i m.in. stanowił jeden z powodów zlecenia, niezależnemu zespołowi ekspertów z Politechniki Warszawskiej, koreferatu do przekazanej dokumentacji.

Odnosząc się do przytaczanych wniosków z „Opracowania koncepcji oraz studium wykonalności dla budowy Kanału Krakowskiego”, mających świadczyć o niezasadności budowy Kanału Krakowskiego informuję uprzejmie, że przytaczane w interpelacji cytaty z powyższego opracowania Studium są wyrywkowe. Ostatecznie przedstawione w przedmiotowym opracowaniu wnioski przedstawiam poniżej w dokładnym brzmieniu:

„Dlatego też zaleca się z naciskiem opracowanie Kompletnego Studium Ochrony Przeciwpowodziowej dla Krakowa, które obok bezpośredniego zagrożenia powodzią i zabezpieczeniem budowlami przeciwpowodziowymi uwzględni również problematykę niedostatecznego odwodnienia powierzchni w przypadku wysokiej wody. Takie studium powinno - analogicznie do badań przeprowadzonych w niniejszym Studium - na podstawie uzgodnionych wartości pomiarowych zobrazować potencjał zagrożenia i strat w stanie obecnym na odcinku między stopniami Kościuszkó i Przewóz.

Dla tego obrazu zagrożenia powinna zostać opracowana koncepcja zintegrowanej ochrony przeciwpowodziowej dla Krakowa, w którym Kanał Krakowski mógłby stanowić jeden z elementów kompletnego systemu. Porównując odcinek za odcinkiem, potencjał szkód z kosztami działań dla ochrony przeciwpowodziowej można zdefiniować na podstawie wydajności ekonomicznej poszczególnych elementów ogólnego systemu ochrony przeciwpowodziowej kolejność priorytetów.

Równolegle, na szczeblu regionalnym względnie krajowym powinno zostać wyjaśnione, czy dąży się do rozbudowy drogi wodnej Górnej Wisły oraz czy takie połączenie transportowe może zostać uwzględnione jako istotny argument dla podjęcia decyzji za budową Kanału Krakowskiego.

Decyzję o budowie Kanału Krakowskiego można podjąć zasadniczo z punktu widzenia Miasta Kraków względnie z punktu widzenia bezpieczeństwa przed wysoką wodą, przy czym należy uwzględnić ponadregionalne wymagania techniczno-żeglugowe. Istotnym, dodatkowym

argumentem podejmowania decyzji z urbanistycznego punktu widzenia, stanowi potencjał rozwojowy, jakim dysponuje projekt typu Kanał Krakowski nie tylko dla sąsiadujących z kanałem obszarów, ale również poprzez odciążenie innych odcinków Wisły od komercyjnego wykorzystywania dla transportu wodnego.

Również ocena pod tym względem może nastąpić jedynie w ramach studium dotyczącego kształtowania i wykorzystywania powierzchni przybrzeżnych wzdłuż Wisły w obszarze miasta, które byłoby częścią zintegrowanego planu ochrony przeciwpowodziowej.

Dla przykładu – we wrześniu 1969, po wieloletnich dyskusjach i wykonaniu licznych studium, zapadła zasadnicza uchwała Wiedeńskiej Rady Miejskiej o rozpoczęciu działań dla poprawy ochrony przeciwpowodziowej na całym obszarze miasta. Wynikiem podjętej decyzji było opracowanie koncepcji zagospodarowania terenu w roku 1979 oraz planu zagospodarowania okolic Dunaju w 2001. Projekt został zatwierdzony przez Zarząd Gospodarki Wodnej (Obersten Wasserrechtsbehörde) wcześniej w lipcu 1970 roku. Prace budowlane rozpoczęły się w marcu 1973 roku i zostały zakończone w roku 1998 oddaniem do użytku elektrowni wodnej Wiedeń-Freudenau. Swego czasu oceniano to przedsięwzięcie jako „absolutną” ochronę przed powodzią. Z dzisiejszego punktu widzenia należy zauważyć, że prawdopodobieństwo wystąpienia swego czasu projektowanej wysokiej wody o prawdopodobieństwie wystąpienia raz na 10.000 lat, nie gwarantuje, że taki przypadek nigdy nie nastąpi lub zostanie przekroczony.

Dlatego też nasze zalecenia dla dalszego postępowania są następujące:

- Niebudowanie Kanału Krakowskiego na podstawie aktualnie dostępnych studium i opracowań*
- Rezerwacja powierzchni niezbędnych dla budowy kanału do czasu przedłożenia ogólnej koncepcji (projektu ogólnego) ochrony przeciwpowodziowej dla Krakowa*
- Przeprowadzenie studium ekonomicznego odnośnie żeglugi śródlądowej na Górnej Wiśle*
- Opracowanie całościowego projektu „Ochrona przeciwpowodziowa Krakowa” z uwzględnieniem studium ekonomicznego dotyczącego żeglugi śródlądowej, daleko idącej koncepcji zagospodarowania dla całego obszaru Miasta, wyników badań i planów dotyczących rozbudowy systemu kanalizacyjnego Miasta.*
- Ostateczna decyzja o budowie Kanału Krakowskiego, opierająca się na wynikach całościowego projektu „Ochrona przeciwpowodziowa Krakowa”*

Autorzy koreferatu dokonali szczegółowej analizy dokumentacji i swoją ocenę zawarli w następujących wnioskach:

1. Kanał Krakowski jest bardzo istotnym elementem w systemie ochrony przeciwpowodziowej miasta, pomimo że oddziałuje w zakresie ograniczonym obszarowo tylko do śródmiejskiego odcinka rzeki. Konsekwencją budowy Kanału Krakowskiego wraz z przebudową stopni wodnych Dąbie i Przewóz będzie podwyższenie stopnia zabezpieczenia znacznej części miasta do poziomu określonego warunkami przepływu wody 1000-letniej, zgodnego z aktualnie obowiązującymi przepisami.
2. Analiza ekonomiczna wykonana metodami klasycznymi, uwzględniająca prawdopodobieństwo pojawiania się przepływów wielkich jako częstotliwość ich występowania, a ponadto uwzględniająca po stronie strat skutki wystąpienia przepływów większych już od $p=0,3\%$ (por. wykres) jest błędna i nie może być elementem rozstrzygającym kwestię budowy Kanału.
3. Zachowanie żeglugowej funkcji Kanału Krakowskiego zapewni możliwość tranzytowego ruchu statków przez Kraków po drodze wodnej III klasy (ciągłość szlaku żeglugowego od Dworów do Przewozu). Żeglugowa funkcja Kanału Krakowskiego na pewno także zostanie wykorzystana przez Miasto do rozwoju turystyczno – rekreacyjnego aglomeracji krakowskiej.

4. Podejmowana aktualnie decyzja o budowie Kanału jest decyzją o charakterze strategicznym, przesądzającą o jego istnieniu (chciałoby się powiedzieć) „na zawsze”.

W sprawie wątpliwości dotyczących możliwości finansowania budowy Kanału Krakowskiego uprzejmie informuje, że jako główne źródło finansowania wskazano i słusznie Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko. Przytoczone w interpelacji wątpliwości nie znajdują uzasadnienia z następujących powodów:

1. Lista indykatywna projektów kluczowych została w części wycofana z innych powodów; pozostaje w ciągłej aktualizacji.
2. Inwestycja Węzeł Krakowski, obejmująca kompleksowe zabezpieczenie Krakowa przed powodzią, a w jego ramach także Kanał Krakowski może być finansowana na podstawie Priorytetu III. PO LiŚ pn. „Zarządzanie zasobami i przeciwdziałanie zagrożeniom środowiska” w ramach działania 3.1 „Retencjonowanie wody i zapewnienie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego” (PO LiŚ Szczegółowy opis priorytetów, dokument MRR ze stycznia 2008 roku).

Opis działania 3.1: „Zwiększenie ilości zasobów dyspozycyjnych niezbędnych dla ludności i gospodarki kraju oraz stopnia bezpieczeństwa przeciwpowodziowego i przeciwdziałania skutkom suszy wraz ze zwiększeniem naturalnej retencji dolin rzecznych z zachowaniem dobrego stanu ekologicznego”.

W przykładowych rodzajach projektów wymieniono m.in.: „(4) budowa, modernizacja i poprawa stanu technicznego urządzeń przeciwpowodziowych (w rozumieniu obiektów), (6 i 7) w uzasadnionych przypadkach realizacja obiektów piętrzących wodę, stopni wodnych i innych.”

Zapewniono komplementarność z innymi działaniami i priorytetami, w tym z 16 regionalnymi programami operacyjnymi, co oznacza powiązania finansowe inwestycji.

3. Inwestycja Węzeł Krakowski obejmująca kompleksowe zabezpieczenie Krakowa przed powodzią, a jego ramach także Kanał Krakowski jest umieszczona jako pierwszoplanowa w województwie małopolskim na liście działań w „Programie Ochrony przed powodzią w dorzeczu Górnej Wisły”, który jest aktualnie w fazie ustanawiania jako program rządowy wspierający starania o finansowanie ochrony przeciwpowodziowej ze środków UE.

Odnosząc się do sprawy poziomu zabezpieczenia miasta przed powodzią uprzejmie informuje, że:

1. Wartość wysokiej wody $Q_{\max}$ odpowiadającej przepływowi tysiącletniemu $Q_{0,1\%}$ w Krakowie wynosi 3 470 m³/s z uwzględnieniem pracy zbiornika Świnna Poręba. Zgodnie z kwalifikacją hydrologiczną do wezbrań katastrofalnych zaliczamy już niższe przepływy - odpowiadające $Q_{2\%}$ - $Q_{3\%}$. Duże aglomeracje miejskie (np. Wiedeń – przedstawione powyżej stanowisko Wykonawcy Studium) posiadają zabezpieczenie na wody znacznie wyższego typu $Q_{0,01\%}$ - odpowiadającemu powodzi zdarzającej się raz na dziesięć tysięcy lat, przy zachowaniu zapasu bezpiecznego wzniesienia korony wszystkich elementów ochronnych ponad jej zwierciadło wynoszącego 1 m.
2. Aktualnie bezpieczny przepływ w Krakowie (przy zapasie bezpieczeństwa nie przekraczającym 0-40 cm) wynosi około 2 900 m³/s. Oznacza to, że poziom bezpieczeństwa przeciwpowodziowego w Krakowie jest znacznie niższy od $Q_{0,1\%}$ i wynosi około $Q_{0,5\%}$ co odpowiada wodzie zdarzającej się raz na dwieście lat.
3. Istotnie, art. 80a ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. *Prawo wodne* (tekst jednolity: Dz. U. z 2005 r. Nr 239, poz. 2019 z późn. zm.) stanowi, że „*Tereny o szczególnym znaczeniu społecznym, gospodarczym lub kulturowym powinny być chronione przed zalaniem wodami o prawdopodobieństwie co najmniej raz na 200 lat*”. Natomiast w załącznikach 2 i 4 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 20 kwietnia 2007 r. w sprawie

warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać budowle hydrotechniczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 86, poz. 579) uściślono zapis cytowanego wyżej art. 80a ustawy Prawo wodne; zobowiązuje on do tego, aby w przypadku terenu tak cennego i tak zagrożonego jak Kraków obwałowania spełniały wymagania techniczne I klasy, tzn. aby wysokość ich pozwalała na bezpieczne przejście fali powodziowej o prawdopodobieństwie występowania raz na 1000 lat z przewyższeniem rzędnej korony tych obwałowań 30 cm ponad poziom położenia zwierciadła wody.

4. Należy wystąpić o zmianę pozwolenia wodno-prawnego dla zbiornika Świnna Poręba w celu zwiększenia jego stałej rezerwy powodziowej z 24 mln m³ na 60 mln m³, aby umożliwić redukcję przepływów maksymalnych $Q_{0,1\%}$ w centrum miasta do podanej w punkcie 1 wartości 3 470 m³/s.
5. Uznaje się celowość programowania i planowania Kanału Krakowskiego dla zbliżenia bezpieczeństwa miasta do poziomu określonego w punkcie 1, czyli na przepływ $Q_{0,1\%}$ z ustawowo gwarantowanym zapasem bezpiecznego wzniesienia korony wszystkich elementów ochronnych ponad jej zwierciadło. Przy czym inwestycję należy traktować kompleksowo z uwzględnieniem zrealizowanych modernizacji wałów przeciwpowodziowych, planowanej modernizacji pozostałej części systemu przeciwpowodziowego wraz z odpowiednim zwiększeniem przepustowości stopni wodnych Dąbie i Przewóz.
6. Dodatkowo należy zaplanować odpowiednią liczbę przepompowni odwadniających tereny zagrożone podtopieniem wodami opadowymi oraz zapewnić bezpieczne odprowadzenie wód opadowych przez dopływy Wisły na terenie miasta – wspomagając je zwiększoną retencją wód opadowych. Należy ocenić stopień zagrożenia Krakowa w sytuacji awarii wałów przeciwpowodziowych powyżej stopnia wodnego Kościuszko i poniżej Suchego Jaru (niższe klasy wałów przeciwpowodziowych) po zaplanowaniu modernizacji całego systemu ochrony przeciwpowodziowej miasta.
7. Nie ma jednego środka na zabezpieczenie Krakowa przed powodzią i bardzo mały jest wybór dostępnych możliwości w zakresie ochrony. Trzeba ją „składać” sukcesywnie z wielu elementów, analizując i oceniając koszty i korzyści całościowe tak, aby systematycznie dążyć do podnoszenia poziomu tego zabezpieczenia – zbliżając je do wartości wody tysiącletniej, a także do uzyskania jego wysokiej niezawodności. Pamiętać bowiem należy, że przejście przez miasto wód katastrofalnych nie odbywa się łagodnie i zgodnie z symulacją komputerową, lecz nieobliczalnie w warunkach wielu katastrof lokalnych, które podnoszą zagrożenie przez transport elementów budowlanych, lokalne - gwałtowne przelewanie się wód przez istniejące i niszczone przez wodę zabezpieczenia, a także którym towarzyszy brak spływu wód opadowych z terenu miasta przez wysokie podpiętrzenie kolektorów odpływowych. Dlatego też walka o przejście wszystkich wielkich wód przy jak najniższym ich poziomie (co w części śródmiejskiej zabezpiecza kanał ulgi) ma tak istotne znaczenie.
8. W działaniach powinny uczestniczyć samorządowe władze regionalne oraz instytucje odpowiedzialne za gospodarkę wodną, głównie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie, wspierany wiedzą ekspercką - głównie IMGW i Politechniki Krakowskiej. Zakres i szczegóły współpracy oraz odpowiedzialności instytucjonalnej należy ustalić możliwie szybko.

Odnosząc się do wniosków zawartych w interpelacji, uprzejmie informuję:

— Prace nad zmianą studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa (Uchwała Nr XVIII/229/07 Rady Miasta Krakowa z dnia 4 lipca 2007 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa) są na znacznym etapie zaawansowania. Opracowane są uwarunkowania do Studium, a projekt całości dokumentu jest na końcowym

etapie przygotowania. W tej sytuacji przystąpienie do zmiany punktowej obowiązującego Studium wydaje się bezcelowe. Biorąc pod uwagę czas konieczny na przygotowanie projektu uchwały Rady Miasta Krakowa, jak również wszystkie wymagane prawem czynności planistyczne, czas opracowania takiej zmiany nie byłby krótszy od terminu opracowania nowego Studium, w którym ewentualny przebieg kanału ulgi, bądź jego brak, znajdzie odzwierciedlenie.

— Aktualnie zgodnie z procedurą, którą ustaliłem zarządzeniem nr 1375/2008 z dnia 10 lipca 2008 r. w *sprawie wprowadzenia zasad współdziałania komórek organizacyjnych w zakresie nabywania rezerw terenowych pod planowane inwestycje komunikacyjne celem ochrony korytarzy transportowych przed zabudową, a także terenów pod planowany Kanał Krakowski*, prowadzone są postępowania wyjaśniające mające na celu rozważanie możliwości nabycia na rzecz Gminy Miejskiej Kraków nieruchomości, stanowiących rezerwę terenową przeznaczoną w części pod budowę Kanału Krakowskiego. Zgodnie z przedmiotową procedurą do pozyskania pozostaje około 5 ha gruntu oraz kilkanaście budynków i budowli, a szacunkowa kwota nabycia gruntu wynosi około 8 000 000 zł.

PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

Jacek Majchrowski

Otrzymują:

1. Adresat
2. Pan Łukasz Osmenda, Radny Miasta Krakowa
3. Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu
4. Biuro Planowania Przestrzennego
5. Wydział Skarbu Miasta
6. Wydział Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego
7. Pełnomocnik ds. Ochrony Informacji Niejawnych
8. Biuletyn Informacji Publicznej
9. A/a