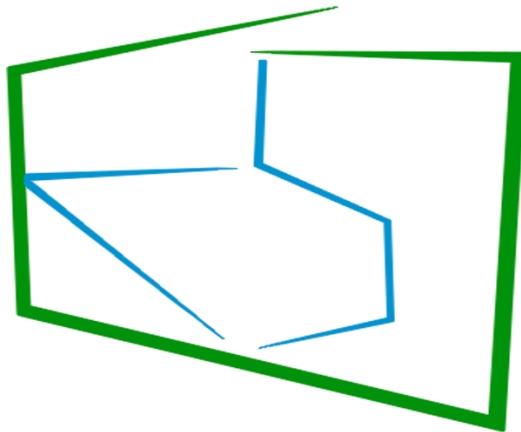


Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030



Spis treści

Słowniczek	4
1. Założenia Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030	6
2. Ramy prawne i powiązania z innymi dokumentami strategicznymi i planistycznymi	8
2.1. Ramy prawne	8
2.2. Zgodność z dokumentami Unii Europejskiej oraz międzynarodowymi	8
2.3. Zgodność z krajowymi dokumentami strategicznymi.....	11
2.4. Inne dokumenty planistyczne	14
3. Diagnoza społeczno-gospodarcza	16
3.1. Śródlądowe drogi wodne w Polsce	17
3.1.1. Funkcjonowanie rynku żeglugowego.....	20
3.1.2. Zasoby wodne	22
3.2. Diagnoza transportowa – żegluga śródlądowa.....	23
3.2.1. Rynek krajowych i transgranicznych usług przewozowych w żegludze śródlądowej..	24
3.2.2. Infrastruktura punktowa – porty śródlądowe	28
3.2.3. Flota żeglugi śródlądowej	29
3.2.4. Porty morskie a sektor transportu wodnego śródlądowego	31
3.2.5. Turystyka wodna, żegluga pasażerska	34
3.3. Wnioski z diagnozy sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej, z uwzględnieniem obszarów funkcjonalnych, w tym miejskich obszarów funkcjonalnych	36
4. Cel główny i zakres interwencji.....	39
4.1. Cel główny i logika interwencji	39
4.2. Cele szczegółowe i zakres interwencji	40
4.2.1. Cel szczegółowy 1 – Zapewnienie Dobrych Warunków Nawigacyjnych.....	41
4.2.1.1. Osiągnięcie Dobrych Warunków Nawigacyjnych na Odrzańskiej Drodze Wodnej	41
4.2.1.2. Osiągnięcie Dobrych Warunków Nawigacyjnych na Drodze Wodnej Dolnej Wisły	42
4.2.1.3. Zapewnienie prześwitów w zakresie infrastruktury krzyżującej się z drogami wodnymi	42
4.2.2. Cel szczegółowy 2 – Rozwój rynku w sektorze transportu wodnego śródlądowego ..	43
4.2.2.1. Kształtowanie warunków na rzecz rozwoju terminali (portów, punktów przeładunkowych) śródlądowych i włączenia transportu wodnego śródlądowego w system transportu intermodalnego	43
4.2.2.2. Wsparcie działań na rzecz zmniejszenia emisyjności statków śródlądowych i rozwoju floty odpornej na zmiany klimatu	48
4.2.2.3. Rozwój Systemu Usług Informacji Rzecznej (RIS) i powiązania z innymi systemami wspierającymi przepływ ładunków i informacji oraz systemami zarządzania ruchem	49
4.2.2.4. Cyfryzacja obsługi podmiotów rynku żeglugowego.....	49

4.2.3. Cel szczegółowy 3 – Rozwój partnerstwa na rzecz zrównoważonego rozwoju dróg wodnych	50
4.2.3.1. Polskie odcinki dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym – E30, E40 i E70.....	51
4.2.3.2. Rozwój strategicznych i sektorowych partnerstw z uwzględnieniem dróg wodnych o znaczeniu regionalnym.....	52
4.2.3.3. Działania edukacyjne, informacyjne i promocyjne	53
4.3. Wpływ realizacji Programu na środowisko	55
4.4. Sektor transportu wodnego śródlądowego w 2030 r.....	59
4.4.1. Zakładane efekty realizacji Programu	59
4.4.2. Utrzymanie śródlądowych dróg wodnych	65
4.4.2.1. Utrzymanie infrastruktury dróg wodnych przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie.....	66
4.4.2.2. Utrzymanie systemu RIS	66
4.4.3. Uwarunkowania zewnętrzne wpływające na realizację celu Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030	67
4.4.3.1. Droga wodna a zmiany klimatu	67
4.4.3.2. Integracja z systemem transportowym – rozwój portów śródlądowych i punktów przeładunkowych.....	69
4.4.3.3. Rynek przewozowy i sytuacja armatorów	69
4.4.3.4. Inne działania istotne dla sektora transportu wodnego.....	70
5. System realizacji.....	71
6. System monitorowania.....	72
7. Ogólny plan finansowy.....	74
8. Spis map, wykresów i tabel.....	77
Załączniki do Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030.....	79
Załącznik nr 1. Indykatywna lista projektów inwestycyjnych do realizacji w ramach Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030	79
Załącznik nr 2. Charakterystyka regionów objętych diagnozą z uwzględnieniem obszarów funkcjonalnych, w tym miejskich obszarów funkcjonalnych.....	80

Słowniczek

BCU	Branżowe Centra Umiejętności
BGK	Bank Gospodarstwa Krajowego
DWN	Dobre Warunki Nawigacyjne (ang. <i>Good Navigation Status</i>)
DWDW	Droga Wodna Dolnej Wisły obejmująca odcinek Gdańsk-Toruń w przebiegu międzynarodowej drogi wodnej E40
DWW	Droga Wodna Rzeki Wisły obejmująca odcinek Gdańsk-Elbląg-Warszawa-Dęblin-Brześć (granica państwa)
E30	międzynarodowa droga wodna E30 – przebiegająca Odrzańską Drogą Wodną łączącą Morze Bałtyckie w Świnoujściu z Dunajem w Bratysławie
E40	międzynarodowa droga wodna E40 – łącząca Morze Bałtyckie w Gdańsku z Morzem Czarnym w Odessie
E70	międzynarodowa droga wodna E70 – łącząca Odrę z Zalewem Wiślanym i stanowiąca część europejskiego szlaku komunikacyjnego wschód-zachód łączącego Kłajpedę z Rotterdamem
JST	jednostki samorządu terytorialnego
KPŻ2030	<i>Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030</i>
KSRR2030	<i>Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030</i>
MDW	międzynarodowa droga wodna
MI	Ministerstwo Infrastruktury
ODW	Odrzańska Droga Wodna
PGW WP	Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie
POIiŚ 2014-2020	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko
Porozumienie AGN (AGN)	<i>Europejskie Porozumienie w Sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym</i>
PPSS	<i>Program Przeciwdziałania Skutkom Suszy</i>
PZRP	plany zarządzania ryzykiem przeciwpowodziowym
Regularny transport/przewóz	transport ładunków powyżej 400 ton rocznie, w oparciu o dane statystyczne GUS
RIS	<i>River Information Services</i> (System Usług Informacji Rzecznej)
RDW	<i>Ramowa Dyrektywa Wodna</i> , tj. Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej
Rozporządzenie TEN-T	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013)
SOR	<i>Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)</i>
SZRT	<i>Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.</i>
TEN-T	Trans-European Transport Networks (Transeuropejska Sieć Transportowa)
UE	Unia Europejska

UŻŚ	Urząd Żeglugi Śródlądowej
Wąskie gardła	miejsca limitujące żeglugę, obejmujące m.in. odcinki szlaków wodnych o zbyt małej głębokości tranzytowej, zbyt małe prześwity pod mostami drogowymi i kolejowymi i inną infrastrukturą krzyżującą się z drogą wodną czy niewydajne śluzy
WWŻ	Najwyższa Woda Żeglowna – ustalony stan wody, po którego przekroczeniu uprawianie żeglugi jest zabronione
VTŚ/VTMS	Vessel Traffic Service/Vessel Traffic Management System (Służba Kontroli Ruchu/Służba Zarządzania Kontrolą Ruchu)
ZMPG	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.
ZMPSiŚ S.A.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

1. Założenia Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030

Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030 jest programem rozwoju, o którym mowa w przepisach ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. *o zasadach prowadzenia polityki rozwoju* (Dz.U. z 2006 r. 227 poz. 1057, z późn. zm.). Program jest podstawowym dokumentem planistycznym sektora żeglugi śródlądowej dla realizacji celów określonych w:

- średniookresowej strategii rozwoju kraju – *Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)*,
- sektorowej strategii rozwoju – *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.*

Zakres interwencji przewidziany w KPŻ2030 wymaga zapewnienia zgodności z perspektywą czasową obowiązywania SOR oraz SZRT, co oznacza, że w niniejszym dokumencie ujęte zostały działania, które zostaną zrealizowane do 2030 r. W działaniach realizujących cel KPŻ2030 wskazana została m.in. lista projektów inwestycyjnych na drogach wodnych. Mając na uwadze charakter tych projektów (polegających na odbudowie zabudowy regulacyjnej i modernizacji obiektów hydrotechnicznych likwidujących *wąskie gardła* istotne dla prowadzenia transportu, a także dalszy rozwój systemu RIS), przewiduje się, że zostaną zakończone do 2030 r. **Zakres wskazanych inwestycji ograniczony jest do projektów realizowanych na infrastrukturze liniowej i na istniejących obiektach hydrotechnicznych** bez powodowania dodatkowych kosztów społecznych w zakresie pozyskania terenów pod planowane inwestycje. Dokument został opracowany dla potrzeb możliwości współfinansowania ze środków UE rozwoju transportu wodnego śródlądowego w perspektywie 2021–2027.

Osobnymi rodzajami dokumentów są programy rozwoju śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym, o których mowa w art. 42a ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. *o żegludze śródlądowej* (Dz.U. z 2001 r. 5, poz. 43, z późn. zm.), które opracowuje minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej. Rzeczpospolita Polska ratyfikowała Porozumienie AGN z intencją zapewnienia na objętych tym dokumentem drogach wodnych warunków nawigacyjnych spełniających kryteria właściwe dla śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, tzw. klasy „E”, odpowiadających co najmniej IV klasie żeglowności. Decyzja o przystosowaniu polskich odcinków dróg wodnych E30, E40 i E70, uwzględnionych w AGN, do wszystkich kryteriów operacyjnych i technicznych wymaga przeprowadzenia inwestycji polegających na modernizacji i budowie nowej infrastruktury hydrotechnicznej oraz budowy brakujących śródlądowych połączeń wodnych w rozumieniu AGN, takich jak polski odcinek połączenia Dunaj-Odra-Łaba (E30) czy połączenia Warszawa-Brześć (E40).

W MI, w oparciu o ww. podstawę prawną wynikającą z ustawy *o żegludze śródlądowej*, trwają prace nad programami rozwoju dróg wodnych z perspektywą wykraczającą poza rok 2030. Celem wyżej wymienionych programów jest zaprojektowanie długoterminowej strategii inwestycyjnej na najważniejszych drogach wodnych, tj. Odrzańskiej Drodze Wodnej i Drodze Wodnej Rzeki Wisły. Realizacja programów pozwoli na wypełnienie przez Rzeczpospolitą Polską wszystkich kryteriów dla dróg wodnych określonych w Porozumieniu AGN przy jednoczesnej realizacji celów SOR.

Polityka rozwoju sektora transportu wodnego śródlądowego:

Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030 – program rozwoju, dokument planistyczny, zgodny ze średniookresową strategią kraju oraz strategią rozwoju sektora transportu, obejmuje działania i inwestycje przewidziane do realizacji do 2030 r. Przygotowany m.in. dla realizacji projektów inwestycyjnych w perspektywie finansowej UE 2021–2027 oraz wskazujący najważniejsze działania dla rozwoju sektora żeglugi śródlądowej.

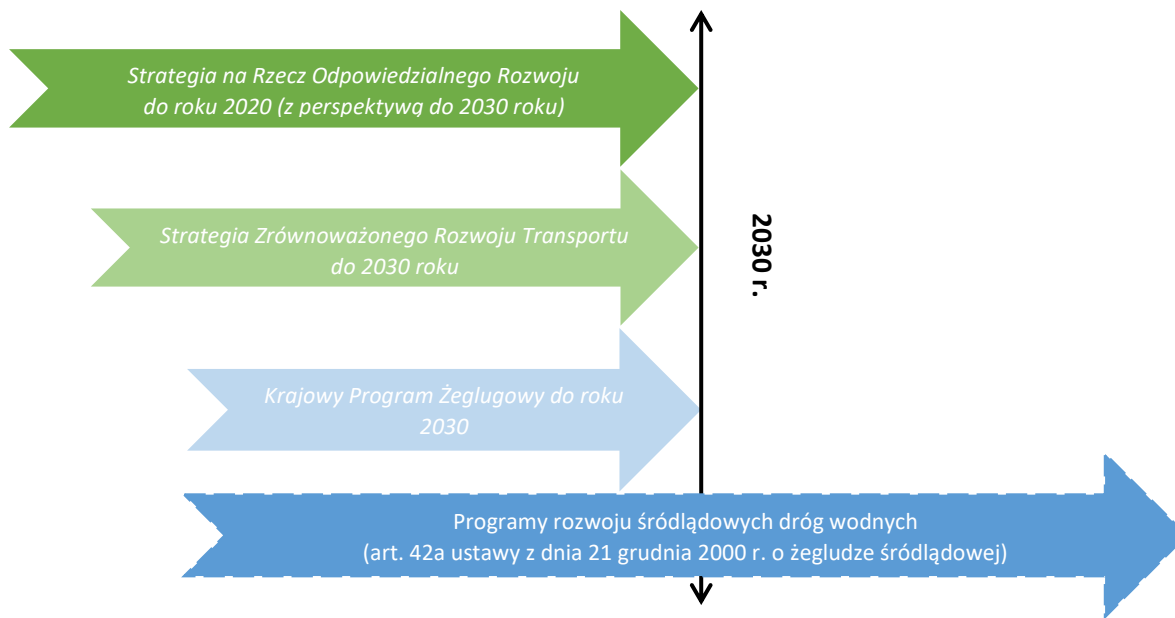
Programy rozwoju dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym, o których mowa w art. 42a ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. *o żegludze śródlądowej* – programy rozwoju

określające długoterminową strategię inwestycyjną w celu wypełnienia wszystkich kryteriów operacyjnych i technicznych dróg wodnych wskazanych w Porozumieniu AGN.

Programy rozwoju dróg wodnych będą realizować m.in. cele zawarte w średniookresowej strategii kraju, jednakże ze względu na długoterminowy charakter inwestycji określonych w tych dokumentach zakres ich obowiązywania będzie obejmował perspektywę do roku 2060.

Zachowując zasady spójności strategii rozwoju sektora transportu wodnego śródlądowego, logika funkcjonowania programów w ramach polityki rozwoju kraju przedstawia się w sposób przedstawiony na poniższym wykresie.

Wykres 1. Logika funkcjonowania programów w ramach polityki rozwoju kraju



Źródło: Opracowanie własne.

Zgodnie z przedstawionym pod koniec maja 2018 r. przez Komisję Europejską pakietem rozporządzeń dotyczącym perspektywy finansowej na lata 2021–2027, dostęp do środków unijnych w ramach polityki spójności jest uzależniony od wypełnienia przez państwa członkowskie tzw. warunków podstawowych (horyzontalnych oraz tematycznych). Dla sektora transportu został ustalony warunek tematyczny wskazujący na konieczność kompleksowego planowania transportu na odpowiednim poziomie.

KPŻ2030 stanowi realizację tak sformułowanego warunku, ponieważ jest dokumentem planistycznym obejmującym diagnozę, cele i działania w zakresie transportu wodnego śródlądowego w perspektywie do 2030 r. Ponadto KPŻ2030 jest zgodny ze wstępnymi założeniami dokumentów programowych na perspektywę finansową UE 2021–2027, zgodnie z którymi Polska dołoży wszelkich starań, aby wszystkie projekty zaplanowane do realizacji w latach 2014–2020 zostały przeprowadzone w możliwie najpełniejszym zakresie. W przypadku braku możliwości wykonania inwestycji w powyższym okresie zostanie zapewniona możliwość ich kontynuacji w perspektywie 2021–2027.

2. Ramy prawne i powiązania z innymi dokumentami strategicznymi i planistycznymi

2.1. Ramy prawne

Dokument stanowi program rozwoju w rozumieniu art. 15 ust. 4 pkt 2 **ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju** (dalej „uzpr”). Jak wskazuje art. 15 ust. 1 uzpr, programy są dokumentami o charakterze operacyjno-wdrożeniowym, których cel główny i cele szczegółowe nawiązują do średniookresowej strategii rozwoju kraju, narodowej strategii spójności lub innych strategii rozwoju.

Na podstawie:

- art. 6 ust. 1 pkt 1 **ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej** minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej jest organem naczelnym administracji żeglugi śródlądowej odpowiadającym za dział administracji żegluga śródlądowa,
- art. 166 ust. 4 pkt 1 **ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne** (Dz. U. z 2021 r. poz. 624, z późn. zm.) minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej uzgadnia i opiniuje strategię, dokumenty planistyczne oraz inwestycje związane z drogami wodnymi i ich parametrami nawigacyjnymi,
- art. 42 ust. 4 **ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej** przepisy rozporządzenia w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych określają: szczegółowy sposób klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych, podział śródlądowych dróg wodnych na klasy, podział na śródlądowe drogi wodne o znaczeniu regionalnym i międzynarodowym, warunki eksploatacyjne i projektowe dla poszczególnych klas śródlądowych dróg wodnych.

Ponadto KPŻ2030 zakłada kształtowanie otoczenia regulacyjnego wspierającego rozwój floty statków śródlądowych i rynku żeglugowego oraz wykorzystanie środków z Funduszu Żeglugi Śródlądowej na cele związane z promocją sektora, o których mowa w **ustawie z dnia 31 lipca 2019 r. o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym** (Dz. U. z 2021 r. poz. 503).

2.2. Zgodność z dokumentami Unii Europejskiej oraz międzynarodowymi

Europejskie Porozumienie w sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym (AGN)

W dniu 6 marca 2017 r. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej podpisał akt ratyfikacji *Europejskiego Porozumienia w sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym* (AGN). Na jego mocy Polska wyraża intencję do zapewnienia na wymienionych w Porozumieniu drogach wodnych warunków nawigacyjnych odpowiednich dla śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, tzw. klasy „E”, odpowiadającej co najmniej IV klasie żeglowności.

Porozumienie AGN opiera się na przekonaniu, że transport wodny śródlądowy odgrywa znaczącą rolę w rozwoju transportu międzynarodowego w Europie, dlatego potrzebne jest zapewnienie jednolitych standardów sieci śródlądowych dróg wodnych, które będą:

- jednorodne, tj. odpowiednie dla standardowych statków i zestawów pchanych (formacja statków, pchacz lub holownik i barka bez napędu),
- zintegrowane pomiędzy różnymi dorzeczami, dzięki sieci kanałów i szlaków przybrzeżnych,

- zdolne do przyjęcia najważniejszych strumieni ładunków, co z kolei zależy od odpowiedniej gęstości sieci dróg wodnych i ich równomiernego rozwoju we wszystkich krajach europejskich.

Porozumienie AGN stanowi skoordynowany plan rozwoju i budowy sieci śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, realizowany przez strony Porozumienia w ramach swoich programów strategicznych dla żeglugi śródlądowej. Sieć składa się ze śródlądowych dróg wodnych i szlaków przybrzeżnych wykorzystywanych przez statki morsko-rzeczne oraz portów zlokalizowanych na ww. drogach i szlakach¹.

Drogi wodne klasyfikuje się w oparciu o wymiary fizyczne – poziome statku, w szczególności w oparciu o jego szerokość². Do dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym zalicza się szlaki spełniające podstawowe kryteria techniczne:

- pozwalają na żeglugę statków o minimalnych wymiarach 80 m x 9,5 m,
- zapewniają głębokość tranzytową (zanurzenie statków) co najmniej 2,5 m i prześwit pod infrastrukturą krzyżującą się na poziomie co najmniej 5,25 m, z tym że dla istniejących dróg wodnych regulacje Porozumienia AGN pozwalają na wprowadzenie ograniczeń w głębokości tranzytowej i wysokości prześwitu – dopuszczenie mniejszej głębokości i niższego prześwitu.

Do dodatkowych kryteriów technicznych, które mają znaczenia dla zakresu KPŻ2030, należy zaliczyć:

- na drogach wodnych o zmiennych poziomach głębokości (odcinki swobodnie płynące oraz uregulowane) wartość głębokości tranzytowej (zalecanego zanurzenia) powinna odpowiadać średniej wartości głębokości, jaką osiągnięto lub przekroczono przez 240 dni w roku (lub 60% okresu nawigacyjnego),
- dążenie do zapewnienia jednolitej klasy, głębokości tranzytowej (zanurzenia) i wysokości pod mostami dla całej drogi wodnej lub dla znacznych jej odcinków.

W przypadku kryteriów operacyjnych Porozumienie AGN wskazuje na konieczność dążenia do zapewnienia jak najdłuższych sezonów żeglugowych (okresów nawigacyjnych). Ewentualne przerwy są dopuszczalne w okresie zimowym i na skutek remontów, napraw i innych prac podejmowanych na obiektach hydrotechnicznych (śluzach). W okresie niskich stanów wód należy dążyć do utrzymania głębokości tranzytowej na poziomie 1,2 m. Dodatkowo należy zapewnić jak najdłuższą obsługę śluz – celem jest zapewnienie 24-godzinnej pracy w tygodniu roboczym.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej

Celem rozwijania sieci TEN-T jest zapewnienie spójności terytorialnej UE i usprawnienie swobodnego przepływu osób oraz ładunków. Efektywnie funkcjonujący – w ramach Unii – system transportowy ma przyczyniać się do poprawy działania jednolitego rynku wewnętrznego, stymulować wzrost gospodarczy regionu, a także podnosić konkurencyjność poszczególnych państw członkowskich i całej UE w skali globalnej. Ideą polityki Unii Europejskiej, w kontekście rozwoju sieci TEN-T, jest stworzenie spójnej i interoperacyjnej, multimodalnej sieci transportowej o ujednoliconych, wysokich parametrach technicznych w ramach całej UE.

Rozporządzenie wskazuje na konieczność analizowania planowanych działań pod kątem ich oddziaływania na środowisko w celu wyeliminowania lub (w przypadku kiedy nie jest to możliwe) zrekompensowania ich negatywnego wpływu oraz ochrony różnorodności biologicznej.

¹ Art. 1 Europejskiego Porozumienia w Sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym (AGN).

² Załącznik nr 3 do Europejskiego Porozumienia w Sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym (AGN).

14 grudnia 2021 r. Komisja Europejska opublikowała projekt Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenie (UE) 2021/1153 i rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) 1315/2013. W momencie opracowywania projektu KPŻ2030 (marzec 2022 r.) projekt jest przedmiotem prac legislacyjnych na poziomie Parlamentu Europejskiego.

Konkluzje Rady UE z dnia 3 grudnia 2018 r. pn. *Transport wodny śródlądowy – dostrzeźmy jego potencjał i promujmy go!*

Przyjęte konkluzje podkreślają, że żegluga śródlądowa powinna – tam, gdzie jest to wykonalne ze względów geograficznych – znacząco przyczyniać się do wydajnego systemu transportu multimodalnego w Unii. Jednak jej **pełny potencjał nie jest obecnie wykorzystywany**. Konkluzje Rady UE wskazują na znaczenie żeglugi śródlądowej dla połączeń lądowych z portami morskimi, dla zaopatrzenia ważnych ośrodków przemysłowych i aglomeracji miejskich, a także dla miejskiego transportu pasażerskiego.

Komunikat Komisji Europejskiej *W kierunku wysokiej jakości śródlądowego transportu wodnego NAIADES II*

Celem programu NAIADES II jest stworzenie odpowiednich warunków dla śródlądowego transportu wodnego, tak aby stał się on **środkiem transportu wysokiej jakości**: dobrze zarządzanym, wydajnym, bezpiecznym, zintegrowanym w łańcuchach transportu intermodalnego, z wysokiej jakości miejscami pracy zajmowanymi przez wykwalifikowanych pracowników oraz spełniającym wysokie standardy w zakresie ochrony środowiska.

Program działań NAIADES III na lata 2021–2027 – *Przyspieszenie budowy odpornego sektora transportu wodnego śródlądowego*

Celem NAIADES III jest kontynuacja działań mających na celu wzrost transportu śródlądowymi drogami wodnymi i tworzenie dogodnych warunków do rozwoju żeglugi śródlądowej. W ramach programu podkreślane są dwa kluczowe cele: dalsza integracja żeglugi śródlądowej z multimodalną siecią transportową i zwiększenie jej udziału w systemie przewozów ogółem oraz stopniowe przechodzenie na statki śródlądowe o zerowej emisji poprzez koordynację polityki transportowej, środowiskowej i energetycznej. Zadania te mogą zostać osiągnięte poprzez inwestycje w kapitał ludzki, infrastrukturę, flotę i digitalizację żeglugi śródlądowej.

Strategia Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności (*Sustainable and Smart Mobility Strategy*) do roku 2050 (Inicjatywa Nowego Zielonego Ładu)

Celem strategii jest znaczne ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2050 r. oraz przeniesienie znaczącej części transportu na gałęzie niskoemisyjne. Śródlądowe drogi wodne i porty wspierają zieloną logistykę i zmieniają obraz sektora transportu m.in. poprzez rozwijanie infrastruktury paliw alternatywnych. Według strategii ograniczeniu ma ulec 90% emisji gazów cieplarnianych (GHG) związanych z transportem.

Strategia określa jeden z celów dla transportu wodnego śródlądowego: *Transport z wykorzystaniem śródlądowych dróg wodnych i żeglugi morskiej bliskiego zasięgu zwiększy się do 2030 r. o 25%, a do 2050 r. – o 50%³.*

³ W stosunku do roku bazowego 2015.

Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o wspólnej poprawie sytuacji na drogach wodnych na pograniczu polsko-niemieckim (ochrona przeciwpowodziowa, warunki przepływu i żegluga)

Śródlądowy transport transgraniczny stanowi ponad 75% żegluga śródlądowej w UE. W celu wzmocnienia jednolitego rynku tego sektora, w ramach państwa wspólnoty, konieczne jest skoordynowanie działań w obszarach ochrony środowiska, energii i transportu. W myśl tej zasady celem umowy między rządami obu krajów jest likwidacja miejsc limitujących żeglugę na Odrze granicznej, co umożliwi prowadzenie akcji lodołamania i żegluga śródlądowej (10 miejsc limitujących).

2.3. Zgodność z krajowymi dokumentami strategicznymi

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) – dokument przyjęty uchwałą nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie przyjęcia *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)* (M.P. z 2017 r. poz. 260)

Rozwój infrastruktury transportowej, jako element dostępności transportowej, wpływa na konkurencyjność Polski i jej regionów, a także całych sektorów gospodarki czy poszczególnych przedsiębiorstw. Równolegle do budowy i modernizacji materialnej na rozwój infrastruktury wpływa też sposób jej wykorzystania.

Do roku 2030 zakłada się osiągnięcie przepustowości transportowej na ODW i na Wiśle na odcinku od Torunia do Gdańska umożliwiającej efektywne funkcjonowanie całego systemu transportowego poprzez uzyskanie efektu sieciowego w ujęciu międzygałęziowym, zapewniającego sprawną obsługę transportową społeczeństwa i gospodarki, a także przyczyniającego się do obniżenia negatywnego oddziaływania na środowisko oraz zdrowie i jakość życia. Efektem działań w tym obszarze będzie zbudowanie wielogałęziowej, zintegrowanej i uzupełniającej się sieci transportowej obejmującej kolej, drogi, sieci aglomeracyjne, **sieci żegluga śródlądowej** i morskiej oraz porty lotnicze. Priorytetem jest dokończenie sieci drogowej zapewniającej połączenia w oparciu o autostrady i drogi ekspresowe pomiędzy największymi ośrodkami w kraju oraz połączenia transgraniczne: Polska – kraje bałtyckie (Via Baltica) i Polska – Południe (Via Carpatia).

Podjęte zostaną również działania w zakresie odbudowy możliwości transportowych polskich szlaków wodnych (zwłaszcza Odry oraz dolnej Wisły). Transport rzeczny będzie promowany jako konkurencyjny i niskoemisyjny środek transportu, m.in. w tzw. logistyce miejskiej.

Ponadto jednym z projektów strategicznych służących realizacji celów SOR jest projekt *Rozwój sektora żegluga śródlądowej*, którego główną intencją jest **rozwój żegluga śródlądowej jako integralnej gałęzi zrównoważonego multimodalnego systemu transportowego w celu wzrostu udziału żegluga śródlądowej w przewozach ładunków w Polsce oraz społeczny i gospodarczy rozwój miejscowości i regionów leżących nad drogami wodnymi o istotnym znaczeniu transportowym**. W tym kontekście należy podkreślić, że zakres KPŻ2030 dotyczy inwestycji na wykorzystywanych transportowo odcinkach ODW i Drodze Wodnej Dolnej Wisły.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku – dokument przyjęty uchwałą nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. w sprawie przyjęcia *„Strategii Zrównoważonego rozwoju Transportu do 2030 roku”* (M.P. z 2019 r. poz. 1054)

Utworzenie zintegrowanego systemu transportowego wymaga ustalenia priorytetów w realizacji prac inwestycyjnych i modernizacyjnych. W pierwszej kolejności wysiłki inwestycyjne będą skoncentrowane głównie na nadrobieniu zaległości infrastrukturalnych w zakresie zwiększenia dostępności transportowej w Polsce (drogi, koleje, lotniska, **śródlądowe drogi wodne**, porty morskie

i śródlądowe) oraz na zorganizowaniu podstawowej infrastruktury zintegrowanego systemu transportowego.

W transporcie wodnym śródlądowym celem działań będzie zwiększenie roli sektora żeglugi śródlądowej oraz dążenie do zapewnienia efektywnego transportu na użytkowanych transportowo odcinkach śródlądowych dróg wodnych.

W Prognozie do Strategii wskazano, że zaleca się skonfrontowanie rozwiązań projektowanych dla transportu wodnego śródlądowego z dokumentem pn. *Wytoczne w sprawie transportu śródlądowego i sieci Natura 2000. Zrównoważony rozwój śródlądowych dróg wodnych i zarządzanie nimi w kontekście dyrektywy ptasiej i siedliskowej UE* (Komisja Europejska, 2012 r.).

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 – dokument przyjęty uchwałą nr 102 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r. w sprawie przyjęcia *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030* (M.P. z 2019 r. poz. 1060).

Brak spójnej sieci śródlądowych dróg wodnych stanowi jedno z wyzwań w zakresie rozwoju sieci transportowej w Polsce. Wymagania stawiane drogom o znaczeniu międzynarodowym w 2017 r. spełniało zaledwie 5,9% długości dróg wodnych. **Rozwój tej gałęzi transportu wymaga realizacji wieloletniego planu inwestycji infrastrukturalnych**, a także wsparcia powiązań o charakterze multimodalnym z pozostałymi gałęziami transportu (w szczególności z koleją).

Niedostateczne zagospodarowanie dróg wodnych w Polsce zarówno pod względem charakteru (rzeki skanalizowane, swobodnie płynące, kanały), jak i parametrów żeglugowych (wymiarzy śluz, głębokość i szerokość szlaku, wysokości mostów) wpływa na specyfikę żeglugi śródlądowej i sprawia, że odgrywa ona marginalną rolę w polskim systemie transportowym.

Z uwagi na ogólnokrajowy charakter KPŻ2030 **wzmocnienie funkcji transportowych** śródlądowych dróg wodnych w Polsce realizuje cele zawarte w KSRR2030. Zmodernizowana sieć szlaków wodnych **wpłyne na poprawę dostępności przestrzennej regionów** oraz na aktywizację gospodarczą miast, tym samym **zwiększając spójność rozwoju kraju** w wymiarze społecznym, gospodarczym i przestrzennym.

Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku – dokument przyjęty uchwałą nr 100 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r. w sprawie przyjęcia programu pod nazwą „Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku” (M.P. z 2019 r. poz. 1016)

W programie w sposób szczególny podkreśla się **znaczenie integracji portów morskich z żeglugą śródlądową**. Zgodnie z założeniami krajowej i europejskiej polityki w zakresie transportu wspomagany będzie rozwój transportu wodnego śródlądowego, który wraz z przewozem drogowym oraz kolejowym może stanowić efektywne połączenie portów z zapleczem lądowym. Konieczna jest priorytetyzacja wydatkowanych środków dla rozwoju funkcji transportowych polskich rzek, które zapewnią **spójność krajowych szlaków wodnych z europejskim systemem transportowym**. Z tego powodu priorytetem będzie zapewnienie możliwie najwyższej klasy żeglugowej na ODW i DWDW.

Malejący udział transportu śródlądowego w zespole portowym Szczecin-Świnoujście jest zjawiskiem niepokojącym. Jest on trzykrotnie mniejszy niż w roku 1990 i od kilku lat nie przekracza 5% – jest to efekt **pogarszających się warunków nawigacyjnych na ODW**. Powyższy przykład pokazuje, że konieczne jest podjęcie działań mających na celu **poprawę dostępu do portów od strony lądu za pośrednictwem śródlądowych dróg wodnych**.

Dla zwiększenia efektywności połączenia z zapleczem portów morskich w Gdańsku oraz w Gdyni istotne znaczenie mają **działania na rzecz modernizacji drogi wodnej Wisły** na odcinku od Warszawy

do Gdańska. W przypadku zespołu portowego Szczecin-Świnoujście istotną kwestią jest **zapewnienie możliwie najwyższej klasy żeglugowej na ODW**.

Krajowy Plan na rzecz Energii i Klimatu na lata 2021–2030

W ramach realizacji KPEIK 2021–2030 w Wymiarze „Obniżenie emisyjności”, tj. 1 z 5 wymiarów unii energetycznej, wskazano w ramach kategorii *Polityki i środki na rzecz mobilności niskoemisyjnej*, następujące cele i kierunki interwencji powiązane z KPŻ2030:

1. Rozwój efektywnego energetycznie i niskoemisyjnego transportu

a) organizacyjno-systemowe:

- *wspieranie projektów z zakresu transportu przyjaznego środowisku (transport kolejowy, transport morski oraz żegluga śródlądowa) oraz dążenie do stworzenia warunków sprzyjających przenoszeniu przewozów z dróg na kolej lub żeglugę śródlądową, w szczególności na odległości powyżej 300 km, promowanie ekologicznie czystych środków transportu, zasilanych alternatywnymi źródłami energii, skutkujące m.in. redukcją emisji zanieczyszczeń;*

b) inwestycyjne:

- *modernizacja i rozbudowa infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej) w celu poprawy efektywności systemu transportu w sposób odpowiadający unijnym oraz krajowym standardom i wymogom ekologicznym,*
- *unowocześnianie taboru wszystkich gałęzi transportu (pojazdów oraz innych niezbędnych urządzeń i wyposażenia) w celu doprowadzenia go do stanu odpowiadającego unijnym oraz krajowym standardom i wymogom ochrony środowiska, a także poprawy jego efektywności energetycznej,*
- *wdrażanie innowacyjnych systemów zarządzania ruchem transportowym w poszczególnych gałęziach oraz interoperacyjnych, przyczyniających się do optymalizacji ruchu środków transportu i przez to do zmniejszenia emisji generowanych przez transport;*

c) innowacyjno-techniczne:

- *zastosowanie nowych technologii, procedur oraz systemów zwiększających efektywność energetyczną transportu i wpływających na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do środowiska,*
- *unowocześnianie i zapewnienie wewnętrznej interoperacyjności systemów telematycznych obsługujących poszczególne gałęzie transportu, takich jak: ITS (transport drogowy), ERTMS, SDIP, CBRK (transport kolejowy), SESAR (transport lotniczy), VTMS (transport morski), RIS (transport wodny śródlądowy).*

2. Budowa i wdrożenie jednostek wodnych śródlądowych na napęd oparty o paliwa alternatywne

Proponowane działania:

- *wypracowanie rozwiązań legislacyjnych o charakterze systemowym usprawniających proces budowy i wdrożenia jednostek wodnych, w tym wprowadzenie zachęt finansowych,*
- *przeprowadzenie analiz ekonomicznych, gospodarczych, społecznych dla transportu wodnego, w tym analiz w zakresie popytu i podaży,*
- *współpraca w zakresie przygotowania przez jednostki naukowo-badawcze prototypu barek i pchaczy,*
- *wsparcie instytucjonalne przygotowania infrastruktury towarzyszącej (wyposażenie nabrzeży; stacje ładowania i tankowania),*

- współpraca w zakresie przygotowania przez jednostki naukowo-badawcze technologii towarzyszących dla wykorzystania barek (np. metody utylizowania urobku wydobywanego z miejsc akumulacji rumoszu w rzekach – w przypadku pogłębiarek itp.),
- wsparcie instytucjonalne dla rodzimej produkcji jednostek.

2.4. Inne dokumenty planistyczne

Plan Przeciwdziałania Skutkom Suszy – przyjęty rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 15 lipca 2021 r. w sprawie przyjęcia Planu przeciwdziałania skutkom suszy

PPSS jest studium dotyczącym zjawiska suszy w Polsce. Zawiera katalog działań, których celem jest obniżenie strat spowodowanych przez suszę i zapewnienie skutecznego monitorowania zasobów wodnych oraz gospodarowania wodą. Częścią PPSS jest analiza możliwości powiększenia dyspozycyjnych zasobów wodnych. Propozycje niezbędnych zmian w zakresie korzystania z zasobów wodnych oraz zmian naturalnej i sztucznej retencji wskazują m.in. konieczność realizacji inwestycji związanych z budową lub przebudową urządzeń wodnych w celu przeciwdziałania skutkom suszy.

Ocenia się, że część działań przewidzianych do realizacji w ramach PPSS może mieć pozytywnie skutki także w obszarze istotnym dla transportu wodnego śródlądowego i przekładać się np. na kwestie zaopatrzenia w wodę również na potrzeby prowadzenia żeglugi.

Plany zarządzania ryzykiem powodziowym

PZRP stanowią podstawowy dokument planistyczny mający na celu ograniczenie ryzyka powodziowego i zarządzanie nim. Zgodnie z art. 173 ust. 19 obowiązującej od 1 stycznia 2018 r. ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – *Prawo wodne* PZRP podlegają przeglądowi co 6 lat oraz w razie potrzeby ich aktualizacji.

Realizacja inwestycji ujętych w PZRP obniży poziom ryzyka powodziowego, w szczególności poprzez zmianę warunków przepływu wód. Ocenia się, że działania podejmowane w ramach PZRP będą miały również przełożenie na warunki funkcjonowania dróg wodnych.

Program realizacji zadań związanych z utrzymaniem wód oraz pozostałego mienia Skarbu Państwa związanego z gospodarką wodną

Zgodnie z art. 240 ust. 9 pkt 1 ustawy – *Prawo wodne* – PGW WP sporządza **Program realizacji zadań związanych z utrzymaniem wód oraz pozostałego mienia Skarbu Państwa związanego z gospodarką wodną**, który przygotowujemy jest corocznie na podstawie potrzeb zgłaszanych przez poszczególne regionalne zarządy gospodarki wodnej w zakresie utrzymania wód, obiektów piętrzących, kanałów, wałów przeciwpowodziowych, pompowni, a także pozostałych obiektów związanych z gospodarką wodną. Inwestycje realizowane na drogach wodnych powinny mieć zapewnione środki na utrzymanie w oparciu o przedmiotowy program.

Powiązania z innymi gałęziami transportu

Planowanie rozwoju innych gałęzi transportu powinno być zgodne z zakresem dokumentów planistycznych dla transportu wodnego śródlądowego takich jak KPŻ2030. Należy wskazać na konieczność zapewnienia zgodności inwestycji wymienionych w dokumentach planistycznych dedykowanych dla innych gałęzi transportu z parametrami eksploatacyjnymi dróg wodnych pozwalającymi na prowadzenie transportu wodnego śródlądowego, przede wszystkim w zakresie zapewnienia odpowiednich prześwitów pod infrastrukturą krzyżującą się nad drogą wodną.

Natomiast planowanie i realizowanie działań w dokumentach planistycznych dla transportu wodnego śródlądowego powinno uwzględniać uwarunkowania wynikające z dokumentów

planistycznych dotyczących innych gałęzi transportu. Realizacja KPŻ2030 będzie uwzględniała istniejące wielogałęziowe analizy dla pozostałych gałęzi transportu oraz planowane inwestycje.

Dokumenty takie jak strategie rozwoju poszczególnych województw i gmin czy plany zagospodarowania przestrzennego zawierają ustalenia wskazujące na potrzebę tworzenia centrów logistycznych na śródlądowych drogach wodnych.

3. Diagnoza społeczno-gospodarcza

Prezentowana analiza obejmuje obszar bezpośredniego oddziaływania programu, na który składają się 82 powiaty z 8 województw (zachodniopomorskiego, lubuskiego, wielkopolskiego, opolskiego, dolnośląskiego, śląskiego, pomorskiego i kujawsko-pomorskiego) i odnosi się do roku 2020. Badany teren zajmuje powierzchnię blisko 54 tys. km² (17,2% powierzchni kraju) i zamieszkiwany jest przez ponad 9 mln osób, co stanowi ponad 23% ludności Polski.

Według prognoz na koniec obowiązywania Programu, tj. w 2030 roku, liczba ludności analizowanego obszaru spadnie o 3,5% (średnio w kraju spadek wyniesie 2,8%). Odwrotne tendencje prognozowane są m.in. dla powiatów wrocławskiego (wzrost o 8,94%), toruńskiego (wzrost o 8,98%), gdańskiego (wzrost o 14,75%) czy zielonogórskiego (wzrost o 31%), przy czym zdecydowaną rolę w tym przypadku odgrywać będą postępujące procesy suburbanizacyjne.

Udział ludności według ekonomicznych grup wieku nie różni się znacząco od średnich wartości dla kraju. Osoby w wieku przedprodukcyjnym stanowią 18,2% ludności, w wieku produkcyjnym odsetek ten wynosi 60%, zaś w wieku poprodukcyjnym 21,8% (średnio w Polsce odpowiednio 18,2%, 59,5% i 22,3%). Pod tym względem niekorzystnie wyróżnia się Gdynia, charakteryzująca się wysokim udziałem osób w wieku poprodukcyjnym (26,5%) i niskim osób w wieku przedprodukcyjnym (16,4%).

W kontekście sytuacji na rynku pracy pozytywnie wyróżniają się powiaty: wrocławski (stopa bezrobocia rejestrowanego na poziomie 2%) oraz m. Wrocław i powiat wolsztyński (2,4%). Natomiast negatywnie – powiat kamieński (16,6%), lipnowski (15,9%) oraz górowski (15,7%). Wskaźnik przedsiębiorczości (tj. podmioty gospodarcze według klas wielkości na 10 tys. mieszkańców w wieku produkcyjnym) nie odbiega znacząco od średnich wartości krajowych (1 904 w analizowanym obszarze przy 2 047 średnio w Polsce). Wartości przekraczające 3 tys. zarejestrowanych podmiotów na 10 tys. mieszkańców odnotowano w dużych miastach: Wrocławiu (3 426), Szczecinie (3 082), Gdańsku (3 071), Gdyni (3 047) i Opolu (3 002).

Analizując tereny leżące w zakresie oddziaływania KPŻ2030 pod względem udziału obszarów prawnie chronionych w powierzchni ogółem wskazać należy na średnią wartość tego wskaźnika na poziomie 22,2% przy 32,3% udziału takich terenów w powierzchni kraju. Atrakcyjność badanych terenów potwierdzają wskaźniki dotyczące turystyki, znajdują się tam ponad 25,4 miejsca noclegowe na 1000 osób (średnio w kraju 20,2 miejsca) gdzie w 2020 roku udzielono 1 705 noclegów na 1000 osób przy średniej w kraju wynoszącej 1 339.

Należy podkreślić, że utrzymanie funkcji gospodarczych śródlądowych dróg wodnych może przyczynić się do aktywizacji społeczno-gospodarczej regionów położonych nad drogami wodnymi. Ponadto wymienić można inne potencjalne korzyści z realizacji KPŻ2030, należą do nich:

- **rozwój przemysłu** związanego z budową, remontem i obsługą taboru pływającego oraz innych powiązanych gałęzi gospodarki (w szczególności: Sekcja C dział 30 – produkcja pozostałego sprzętu transportowego, Sekcja F dział 42 – roboty związane z budową obiektów inżynierii lądowej i wodnej, Sekcja H dział 50 – transport wodny, Sekcja H dział 52 – magazynowanie i działalność usługowa wspomagająca transport, Sekcja R dział 93 – działalność sportowa, rozrywkowa i rekreacyjna),
- **rozwój przedsiębiorczości** wygenerowany poprzez popyt na usługi związane m.in. z turystyką, co może przełożyć się na zwiększenie liczby firm zajmujących się obsługą rynku turystycznego,
- potencjalny **spadek bezrobocia** – stworzenie nowej infrastruktury może przyciągnąć inwestorów z branż, dla których efektywny transport jest kluczowy, czyli np. dla przemysłu czy branży budowlanej. Pracownicy będą potrzebni także do obsługi nowo utworzonej infrastruktury wodnej,
- możliwy **wzrost wartości cen nieruchomości** położonych wzdłuż drogi wodnej.

3.1. Śródlądowe drogi wodne w Polsce

Legenda

Klasy dróg wodnych

- Ia
- Ib
- II
- III
- IV
- Va
- Vb

Miasta wojewódzkie

2,5 0 2,5 5 km

Według raportu Głównego Urzędu Statystycznego pn. *Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2020 r.* długość sieci dróg wodnych w Polsce w 2020 r. wynosiła 3 768 km, z czego 2 524 km stanowiły uregulowane rzeki żeglowne, 655 km – skanalizowane odcinki rzek, 335 km – kanały, a 255 km – jeziora żeglowne. W 2020 r. długość dróg wodnych eksploatowanych przez żeglugę wynosiła 3 549 km (94,2%). Wymagania stawiane drogom o znaczeniu międzynarodowym (klasy IV i V) w 2020 r. spełniało w Polsce 5,5% długości eksploatowanych dróg wodnych (206 km). Pozostałą sieć dróg wodnych tworzą szlaki o znaczeniu regionalnym (klasy I, II i III), których łączna długość w 2020 r. wyniosła 3562 km.

Kategoria	Procent
Rzeki żeglowne uregulowane	66%
Skanalizowane odcinki rzek	18%
Kanały	10%
Jeziora żeglowne	8%

17

- największa długość i największa szerokość statku lub zestawu pchanego⁴,
- minimalny prześwit pod mostami, rurociągami i innymi urządzeniami krzyżującymi się z drogą wodną⁵.

Tabela 1. Parametry eksploatacyjne śródlądowych dróg wodnych⁶

			Wielkości parametrów						
Lp.	Parametry eksploatacyjne	Klasy/ jedn. miary	Ia	Ib	II	III	IV	Va	Vb
1	Minimalne wymiary szlaku żeglownego w rzece								
1.1	szerokość szlaku żeglownego ¹⁾	m	15	20	30	40	40	50	50
1.2	głębokość tranzytowa ²⁾	m	1,2	1,6	1,8	1,8	2,8	2,8	2,8
1.3	promień łuku osi szlaku żeglownego ³⁾	m	100	200	300	500	650	650	800
2	Minimalne wymiary kanału								
2.1	szerokość szlaku żeglownego ¹⁾	m	12	18	25	35	40	45	45
2.2	najmniejsza głębokość wody w kanale ²⁾	m	1,5	2,0	2,2	2,5	3,5	3,5	3,5
2.3	promień łuku osi szlaku żeglownego ³⁾	m	150	250	400	600	650	650	800
3	Minimalne wymiary śluz żeglugowych								
3.1	szerokość śluzy	m	3,3	5,0	9,6	9,6	12,0	12,0	12,0
3.2	długość śluzy	m	25	42	65 ⁴⁾	72	120 ⁴⁾	120	187
3.3	głębokość na progu dolnym ²⁾	m	1,5	2,0	2,2	2,5	3,5	4,0	4,0
4	Odległość pionowa przewodów linii elektroenergetycznych przy zwisie normalnym ponad poziom WWŻ								
4.1	nieuziemionych o napięciu do 1 kV oraz uziemionych (bez względu na napięcie linii) i przewodów telekomunikacyjnych	m	8	8	8	10	12	15	15
4.2	nieuziemionych o napięciu wyższym niż 1 kV, w zależności od napięcia znamionowego linii(U)	m	$10 + \frac{U}{150}$	$12, \frac{U}{150}$		$14, \frac{U}{150}$		$17, \frac{U}{150}$	
5	Minimalny prześwit ⁵⁾ pod mostami ponad WWŻ	m	3,00	3,00	3,00	4,00		5,25 lub 7,00 ⁶⁾	5,25 lub 7,00 ⁶⁾

Źródło: Opracowanie własne na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych.

Spośród wszystkich dróg wodnych w Polsce obecnie tylko ok. 100 km odcinek ODW, łączący Zespół Portów Morskich Szczecin i Świnoujście z drogami wodnymi Europy Zachodniej, jest uwzględniony w sieci bazowej TEN-T, w korytarzu Morze Północne – Bałtyk⁷.

⁴ Typowy zestaw pchany składa się z pchacza i barki bez napędu.

⁵ Przy czym najniższą klasą drogi wodnej jest klasa Ia, a najwyższą klasą w Polsce jest klasa Vb. Śródlądowe drogi wodne klasy Ia, Ib, II i III są drogami wodnymi o znaczeniu regionalnym, a śródlądowe drogi wodne klasy IV, Va i Vb oraz wyższymi – drogami wodnymi o znaczeniu międzynarodowym. Zob. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych.

⁶ Wyjaśnienia informacji zamieszczonych w tabeli:

¹⁾ Szerokość szlaku żeglownego na poziomie dna statku o dopuszczalnej ładowności przy pełnym zanurzeniu.

²⁾ Głębokość odnosi się do pierwszej wartości zanurzenia statku lub zestawu określonej dla tej samej klasy w tabeli w załączniku nr 1 do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych.

³⁾ Szlak żeglowny na łuku poszerza się w zależności od długości statku lub zestawu pchanego i promienia łuku.

⁴⁾ Do klasy II zalicza się również śluzy istniejące o długości od 56,6 do 57,4 m, a do klasy IV – o długości 85,0 m.

⁵⁾ Z uwzględnieniem bezpiecznej odległości, wynoszącej nie mniej niż 30 cm pomiędzy najwyższym punktem konstrukcji statku lub ładunku a dolną krawędzią konstrukcji mostu, rurociągu lub innego urządzenia krzyżującego się z drogą wodną.

⁶⁾ Dla przewozu kontenerów ustala się następujące wartości: 5,25 m dla statków przewożących kontenery w dwóch warstwach lub 7,00 m dla statków przewożących kontenery w trzech warstwach. Przy czym 50% kontenerów może być pustych, w przeciwnym wypadku należy przewidywać balastowanie.

⁷ Formalnie włączenie do korytarza nastąpi w II kwartale 2021 r., po wejściu w życie zmienionego rozporządzenia w sprawie Connecting Europe Facility na lata 2021–2027.

W ramach europejskiego systemu śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym na terytorium Polski znajdują się odcinki trzech głównych⁸ szlaków wodnych wskazanych w Porozumieniu AGN, są to:

- droga wodna E30 – przebiegająca Odrzańską Drogą Wodną łączącą Morze Bałtyckie w Świnoujściu z Dunajem w Bratysławie,
- droga wodna E40 – łącząca Morze Bałtyckie w Gdańsku z Morzem Czarnym w Odessie,
- droga Wodna E70 – łącząca Odrę z Zalewem Wiślanym i stanowiąca część europejskiego szlaku komunikacyjnego wschód-zachód łączącego Kłajpedę z Rotterdamem.

W Porozumieniu AGN ujęto również dwanaście portów śródlądowych i morskich o międzynarodowym znaczeniu zlokalizowanych w dziesięciu polskich miastach, są to: Świnoujście, Szczecin, Kostrzyn, Wrocław, Kędzierzyn-Koźle, Gliwice, Gdańsk, Bydgoszcz, Warszawa, Elbląg.

ODW i DWDW łączą z zapleczem lądowym porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, tj. port morski Gdańsk i zespół portów morskich Szczecin-Świnoujście. Jednak zarówno ODW, jak i DWDW nie przyczyniają się obecnie do poprawy konkurencyjności portów w sposób odpowiadający swojemu potencjałowi transportowemu.

Dobre Warunki Nawigacyjne

Sformułowanie wprowadzone rozporządzeniem TEN-T, zgodnie z którym *Państwa członkowskie zapewniają, że rzeki, kanały i jeziora będą utrzymywane tak, by zachować **Dobre Warunki Nawigacyjne*** (ang. Good Navigation Status) *przy jednoczesnym przestrzeganiu mających zastosowanie przepisów z zakresu ochrony środowiska.*

Obecnie nie istnieje na gruncie prawa UE lub krajowego wiążąca DWN. W ramach grup eksperckich działających przy Komisji Europejskiej przyjęto stanowisko, że stanowią one zestawienie parametrów eksploatacyjnych niezbędnych do niezawodnego i efektywnego transportu wodnego śródlądowego. Uznaje się, że wyróżnione parametry to głębokość tranzytowa, prześwity pod mostami i inną infrastrukturą krzyżującą się z drogą wodną, parametry techniczne i dostępność śluz.

Należy podkreślić, że NAIADES III w następujący sposób definiuje DWN: (...) *to koncepcja dotycząca poprawy stanu europejskich dróg wodnych, tak aby stanowiły one część zrównoważonego systemu transportowego służącego potrzebom rynku wewnętrznego UE. Dobre warunki nawigacyjne oznaczają, że stan sieci transportowej w żegludze śródlądowej umożliwia użytkownikom wydajną, niezawodną i bezpieczną żeglugę poprzez zapewnienie – oprócz spełnienia minimalnych wymogów dotyczących dróg wodnych – spełnienia wymogów dodatkowych, które można określić na poziomie dorzecza/korytarza, przy jednoczesnym poszanowaniu obowiązujących przepisów dotyczących ochrony środowiska i uwzględnieniu szerszej społeczno-gospodarczej zrównoważoności w zakresie zarządzania drogami wodnymi.*

Jakość infrastruktury śródlądowych dróg wodnych przekłada się bezpośrednio na możliwości regularnego i efektywnego ekonomicznie transportu wodnego śródlądowego. Niewystarczające zagospodarowanie śródlądowych dróg wodnych w Polsce wpływa negatywnie na żeglugę śródlądową. Głównymi przyczynami braku dobrych warunków nawigacyjnych są:

- zbyt małe głębokości tranzytowe (uniemożliwiające regularny przewóz ładunków w uzasadnionych ekonomicznie ilościach),
- zbyt małe prześwity pod mostami drogowymi i kolejowymi (ograniczające ilość przewożonych ładunków przy wyższych poziomach wody),

⁸ W Porozumieniu AGN wykazana jest również MDW E60, której trasa biegnie od Gibraltarów wzdłuż wybrzeży Portugalii, Hiszpanii, Francji, Belgii, Holandii, Niemiec, Polski, Litwy, Łotwy, Estonii, a następnie Rosji do drogi wodnej Sankt-Peterburg-Wołga-Bałtyk i dalej przez Kanał Bałtycko-Białomorski wzdłuż wybrzeża Morza Białego do Archangielska. MDW E60 nie jest wskazywana w KPŻ2030 jako główny śródlądowy szlak wodny. Dla rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce w pierwszej kolejności najistotniejsze jest wzmocnienie roli transportowej dróg wodnych w poszczególnych korytarzach transportowych łączących porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej z zapleczem lądowym.

- awarie śluz i jazów (powodujące przestoje statków),
- zjawiska naturalne związane z warunkami klimatycznymi i hydrologicznymi, tj.: zalodzenie, wysoka woda lub okresy niskiej wody (powodujące przerwy w żegludze).

Zapewnienie DWN na polskich drogach wodnych wymaga w szczególności:

1. Modernizacji i odbudowy zabudowy regulacyjnej i obiektów hydrotechnicznych pozwalających na zapewnienie stabilnej głębokości tranzytowej – według standardów europejskich wartością docelową powinna być głębokość na poziomie 2,5 m – przewidziana dla międzynarodowych klas żeglowności. Ze względu na uwarunkowania hydrologiczne na europejskich drogach wodnych ujętych w sieci TEN-T, takich jak Ren w rejonie Kaub na środkowym odcinku, Łaba na odcinku od Magdeburga do granicy z Republiką Czeską, Kanał Łaba-Hawela lub Dunaj na odcinku Szob-Budapeszt⁹, utrzymanie referencyjnej stałej głębokości tranzytowej na poziomie klas międzynarodowych nie jest możliwe.
2. Zapewnienia wymaganych prześwitów pod infrastrukturą krzyżującą się – obecnie mosty i inna infrastruktura krzyżująca się projektowane są dla obowiązującej klasy drogi wodnej. W perspektywie do roku 2030 istotne jest zwiększenie prześwitów i innych parametrów eksploatacyjnych dla polskich odcinków dróg wodnych objętych AGN tj. E30, E40 i E70, tam gdzie znane są dokładne przebiegi infrastruktury krzyżującej się.
3. Przebudowy oraz zmiany w organizacji obsługi istniejących śluz (w tym automatyzacja śluzowania) w celu zwiększenia ich niezawodności, przepustowości i poprawy efektywnego transportu. Zwiększenie dostępności obsługi śluzowań wymaga zmian organizacyjnych i prawnych.

3.1.1. Funkcjonowanie rynku żeglugowego

Administracja żeglugi śródlądowej

Za funkcjonowanie i rozwój żeglugi śródlądowej odpowiada dedykowana część administracji rządowej. Naczelnym organem odpowiedzialnym za kształtowanie polityki rozwoju dróg wodnych oraz żeglugi śródlądowej jest minister właściwy ds. żeglugi śródlądowej. Terenowymi organami administracji żeglugi śródlądowej są dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej:

- Dyrektor UŻŚ w Bydgoszczy z Delegaturami w Gdańsku, Warszawie i Giżycku,
- Dyrektor UŻŚ w Szczecinie,
- Dyrektor UŻŚ we Wrocławiu z Delegaturami w Kędzierzynie-Koźlu oraz Krakowie.

W kompetencjach terenowych organów administracji leżą przede wszystkim sprawy związane z bezpieczeństwem żeglugi, wymaganiami technicznymi dla statków oraz obsługą użytkowników dróg wodnych – osób fizycznych i podmiotów gospodarczych w zakresie dokumentacji załóg i statków. Uprawianie transportu wodnego śródlądowego na krajowych i europejskich drogach wodnych wymaga posiadania ważnych dokumentów dla:

- członków załóg – m.in. żeglarskiej książeczki pracy oraz dokumentów dot. możliwości wykonywania zawodu regulowanego (marynarza śródlądowego),
- statków żeglugi śródlądowej – m.in. świadectw zdolności żeglugowej oraz innych dokumentów dopuszczających jednostkę do żeglugi.

Administracja drogi wodnej i opłaty za dostęp do infrastruktury

Funkcję administratora dróg wodnych pełni Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie. Do głównych obowiązków administracji należy działalność w zakresie utrzymania dróg wodnych w stanie zapewniającym bezpieczną żeglugę, tj.:

⁹ Infra Centrum Doradztwa, *Analiza możliwości włączenia polskich odcinków śródlądowych dróg wodnych E30, E40 i E70 do sieci TEN-T*, grudzień 2019 r.

- dbanie o należyty stan techniczny budowli i urządzeń hydrotechnicznych służących żegludze oraz ich właściwą obsługę (np. obsługę śluzowań),
- systematyczną poprawę warunków eksploatacyjnych na szlaku żeglugowym odpowiednich dla klasy drogi wodnej (np. utrzymanie i modernizację zabudowy regulacyjnej),
- oznakowanie nawigacyjne szlaku żeglugowego, budowli i urządzeń hydrotechnicznych, przeszkód nawigacyjnych oraz budowli i linii przesyłowych krzyżujących się z drogą wodną.

Należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych i ich odcinków oraz urządzeń wodnych stanowiących własność Skarbu Państwa, usytuowanych na śródlądowych wodach powierzchniowych, ponosi się za:

- przewóz osób statkami pasażerskimi oraz wycieczkowymi,
- przewóz ładunków statkami towarowymi,
- żeglugę pustych statków towarowych,
- holowanie lub spław drewna,
- korzystanie ze śluz lub pochylni.

Wysokość tych należności ustala się:

- w przypadku korzystania ze śluz i pochylni – w zależności od rodzaju i wielkości statku oraz od godzin korzystania z tych urządzeń (od 7.00 do 19.00 albo od 19.00 do 7.00),
- w przypadku dróg wodnych i odcinków – w zależności od liczby pasażerów lub masy ładunków i długości przebytej drogi wodnej.

Dla rozwoju rynku żeglugowego rosnące znaczenie ma elastyczność obsługi administracyjnej rozumiana między innymi jako:

- dostępność e-usług administracji żeglugowej – obecnie obsługa dokumentacji załóg i statków jest prowadzona papierowo,
- cyfryzacja poboru opłat – opłaty za korzystanie z obiektów pobierane są na miejscu, opłaty za korzystanie z dróg wodnych na podstawie deklaracji składanej do PGW WP, należności za korzystanie z dróg wodnych oraz urządzeń hydrotechnicznych od armatorów szkoleniowych jednostek pływających pobierane są w rozliczeniu miesięcznym.

Kształcenie zawodowe w sektorze żeglugi śródlądowej

Obecnie, w ramach systemu oświaty, przyszli pracownicy sektora żeglugi śródlądowej mogą uczyć się w szkołach ponadpodstawowych prowadzących kształcenie zawodowe w branży transportu wodnego (określonej w klasyfikacji zawodów szkolnictwa branżowego). Do zawodów tej branży związanych z sektorem żeglugi śródlądowej, dla których ministrem właściwym jest minister do spraw żeglugi śródlądowej, należą: monter budownictwa wodnego, monter jachtów i łodzi, monter kadłubów jednostek pływających (nauczani w branżowej szkole I stopnia), technik budownictwa wodnego, technik budowy jednostek pływających (nauczani w branżowej szkole II stopnia i technikum) oraz technik żeglugi śródlądowej (nauczany wyłącznie w technikum). W roku szkolnym 2020/2021 w zawodach związanych z sektorem żeglugi śródlądowej kształcenie prowadzone było w następujących szkołach:

- w zawodzie monter jachtów i łodzi (3 szkoły): Branżowa Szkoła I Stopnia w Nowym Dworze Gdańskim, Branżowa Szkoła I Stopnia nr 2 w Węgorzewie, Branżowa Szkoła I Stopnia w Goleniowie,
- w zawodzie monter kadłubów jednostek pływających (5 szkół): Branżowa Szkoła I Stopnia nr 2 oraz nr 1 w Gdańsku, Branżowa Szkoła I Stopnia nr 3 w Gdyni, Branżowa Szkoła I Stopnia nr 3 w Płocku, Branżowa Szkoła I Stopnia w Kłaninie,
- w zawodzie technik budownictwa wodnego (2 szkoły): Technikum nr 1 w Zielonej Górze, Technikum Kształtowania Środowiska w Szczecinie,

- w zawodzie technik budowy jednostek pływających (4 szkoły): Technikum Budowy Okrętów w Gdyni, Technikum nr 18 w Zespole Szkół Okrętowych i Technicznych „Conradinum” w Gdańsku, Technikum nr 2 w Ostródzie, Technikum Morskie i Politechniczne w Szczecinie,
- w zawodzie technik żeglugi śródlądowej (6 szkół): Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, Technikum w Zespole Szkół Żeglugi Śródlądowej w Nakle nad Notecią, Technikum nr 2 w Kędzierzynie Koźlu, Technikum nr 16 w Zespole Szkół Morskich w Gdańsku, Technikum nr 2 w Ostródzie, Technikum Morskie i Politechniczne w Szczecinie,
- w zawodzie monter budownictwa wodnego obecnie nie jest prowadzone kształcenie.

Dodatkowo, w ramach ustawicznego kształcenia zawodowego osób dorosłych, możliwe jest uzyskanie umiejętności zawodowych na kwalifikacyjnych kursach zawodowych lub kursach umiejętności zawodowych w zawodach związanych z sektorem żeglugi śródlądowej. Kursy takie mogą być prowadzone przez uprawnione podmioty, m.in. na terenach, gdzie występuje zapotrzebowanie na zawody związane z sektorem żeglugi śródlądowej.

Kierując się potrzebą dostosowania kształcenia zawodowego do oczekiwań sektora żeglugi śródlądowej, minister właściwy do spraw oświaty i wychowania na wniosek ministra właściwego dla zawodów tego sektora może poszerzać ofertę edukacyjną systemu kształcenia zawodowego poprzez wprowadzanie do klasyfikacji zawodów szkolnictwa branżowego nowych zawodów lub dokonywanie modyfikacji w istniejących zawodach tej branży. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej może zatem podejmować działania mające na celu uzupełnienie oferty kształcenia w zawodach szkolnictwa branżowego, jak również poszerzanie oferty kwalifikacji rynkowych ujętych w Zintegrowanym Systemie Kwalifikacji, umożliwiając wiarygodne potwierdzanie umiejętności potrzebnych w tym sektorze.

System Usług Informacji Rzecznej

Operacje transportowe na drogach wodnych ujętych w sieci TEN-T są wspierane przez system usług informacji rzecznej (*River Information Service*). W Polsce RIS funkcjonuje na 97,3-kilometrowym ujściowym odcinku ODW i obejmuje:

- ogólne informacje geograficzne, hydrologiczne, administracyjne dla odcinka,
- informacje o sytuacji nawigacyjnej (w szczególności związane z awariami, wypadkami),
- zintegrowanie systemów usług informacyjnych RIS i VTS/VTMS (systemy nadzoru i bezpieczeństwa ruchu statków),
- informacje dotyczące średnio- i długoterminowych planów dotyczących prac na odcinku drogi wodnej (np. inwestycji),
- dane statystyczne dotyczące transportu śródlądowego oraz informacje o opłatach za korzystanie z infrastruktury rzecznej.

W krajach UE, w zależności od stopnia rozwoju wielogałęziowych łańcuchów transportowych, usługi RIS są powiązane z innymi systemami IT wspierającymi przepływ ładunków i informacji. Integracja tego rodzaju jest szczególnie istotna w obsłudze portów ze względu na intensywność operacji logistycznych.

Jednostką wdrażającą RIS w Polsce jest Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie. W ramach środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014–2020 Urząd wdraża kolejny etap rozwoju RIS (projekt *Pełne wdrożenie RIS Dolnej Odry*), który polega na rozszerzeniu obszaru ODW aktualnie objętego systemem o dalsze 117 km w górę rzeki (do Świecka). Łączna długość odcinka Odrzańskiej Drogi Wodnej objętej systemem będzie wynosić 243 km, co stanowi ok. 30% całej drogi wodnej. RIS nie funkcjonuje na żadnym odcinku Wisły.

3.1.2. Zasoby wodne

Polska należy do krajów o niewielkich zasobach wodnych. Określa się je m.in. za pomocą współczynnika dostępności wody – dla Polski wynosi on około 1 600 m³ na mieszkańca/rok. Wartość

ta, w porównaniu do średniej europejskiej, jest niska. Średni współczynnik dostępności wody przypadający na Europejczyka wynosi około 4 500 m³, a dla całego świata średnio prawie 6 000 m³ na mieszkańca. W Polsce stan ten wynika z czynników atmosferycznych: ze stosunkowo niskiego poziomu opadów, a jednocześnie z wysokiego wskaźnika parowania.

W latach 1951–2018 średnia wartość łącznych zasobów wód płynących w Polsce wyniosła 60,4 km³. Na tym tle w roku hydrologicznym 2018 wielkość zasobów wód płynących w Polsce była przeciętna, a w roku hydrologicznym 2019 była jeszcze mniejsza i stanowiła 69,4% wartości średniej¹⁰.

W nadchodzących latach należy liczyć się z częstszym występowaniem zarówno suszy, jak i wysokiej wody – mających negatywny wpływ m.in. na żeglugę śródlądową.

Wpływ zmian klimatu na żeglugę śródlądową

Potencjalną konsekwencją ww. zjawisk jest deficyt wody, który uniemożliwia zachowanie prawidłowych warunków nawigacyjnych w postaci odpowiednich głębokości tranzytowych. Niski stan wody (głębokość) przekłada się na wzrost kosztów transportu poprzez:

- wydłużenie czasu podróży (zmniejszona możliwość zanurzenia statku prowadzi do zwiększenia oporu wody i tym samym spadku prędkości statku),
- zmniejszoną ładowność statku,
- zwiększenie zapotrzebowania na moc i wyższe zużycie energii.

Wymienione czynniki przekładają się na zmniejszenie wydajności żeglugi i wydłużenie procesu logistycznego, trudności z zarządzaniem magazynami i zapasami transportowanych towarów. Zmniejszenie głębokości kanału żeglugowego wiąże się również z obniżeniem bezpieczeństwa transportu, a w konsekwencji ma wpływ na rynek ubezpieczeń dla sektora.

Zmienność warunków hydrologicznych przekłada się na trudności w optymalizacji budowy statków – tak żeby ich konstrukcja była zoptymalizowana zarówno pod kątem wysokiego, jak i niskiego poziomu wody.

Brak odpowiednich zasobów wodnych może doprowadzić do wprowadzenia ograniczeń ilościowych śluzowań jednostek pływających.

Duże zbiorniki retencyjne w Polsce posiadają sumaryczną pojemność trzykrotnie niższą od uznawanej w Europie za wystarczającą dla bezpiecznego zaopatrzenia w wodę i zapewniającą wystarczający poziom ochrony przeciwpowodziowej. Niedostateczna retencja nie pozwala na znaczące wyrównanie odpływów. Jest także zbyt mała dla istotnego ograniczenia zagrożenia powodziowego kraju. Sytuacja hydrologiczna (m.in. zmiany w charakterystyce opadów) powiązana z brakiem możliwości gospodarowania odpływem rzeczny jest jednym z czynników ograniczających efektywny transport wodny.

3.2. Diagnoza transportowa – żegluga śródlądowa

W 2020 r. żeglugą śródlądową przetransportowano 3,99 mln ton ładunków oraz wykonano pracę przewozową o wielkości 516,3 mln t-km. Średnia odległość przewozu 1 tony w transporcie międzynarodowym wyniosła 241,3 km, a w transporcie krajowym – 28,8 km. Przewozy żeglugą śródlądową w większości realizowane były w ramach transportu międzynarodowego i wynosiły 47,3%. W 2020 r. eksport stanowił 14,8% ogółu przewozów międzynarodowych, a głównym kierunkiem była Republika Federalna Niemiec. Udział przewozów w tej relacji wyniósł 90,7% całego eksportu towarów drogami śródlądowymi¹¹.

¹⁰ Informacja o gospodarowaniu wodami w Polsce w latach 2018–2019 przygotowywana przez ministra do spraw gospodarki wodnej.

¹¹ GUS, Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2019 roku.

Wskaźnikiem obrazującym zmniejszającą się rolę dróg wodnych w sieci transportowej kraju jest ilość ładunków przewożonych żeglugą śródlądową w transporcie krajowym. Udział transportu wodnego w przewozie ładunków ogółem w Polsce¹² zmniejszył się z 0,8% w 2000 r. do 0,15% w roku 2020¹³.

Sieć TEN-T a polskie śródlądowe drogi wodne

Przez Polskę przebiegają dwa korytarze bazowe sieci TEN-T:

- **korytarz Bałtyk-Adriatyk**, który nie uwzględnia połączeń wodnych śródlądowych,
- **korytarz Morze Północne-Bałtyk**, uwzględniający połączenie wodne śródlądowe Berlin-Szczecin.

Obecnie w sieci bazowej TEN-T znajduje się ok. 100 km dolnej Odry.

Do portów śródlądowych włączonych do sieci TEN-T, spełniających warunki rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013), należą:

- do sieci bazowej: port w Szczecinie i port w Świnoujściu,
- do sieci kompleksowej: port Police.

Co ważne, obecnie również port w Gliwicach spełnia warunki rozporządzenia nr 1315/2013. Port posiada połączenie z infrastrukturą drogową i kolejową, na jego terenie znajduje się ogólnodostępny terminal intermodalny i jest on gotowy do obsługi jednostek żeglugi śródlądowej w zakresie przeładunków szerokiego spektrum towarów. Gliwice posiadają także plany dotyczące rozbudowy terminala kontenerowego i rozwiązań eliminujących emisję CO₂. Tym samym mają potencjał do włączenia w sieci TEN-T.

3.2.1. Rynek krajowych i transgranicznych usług przewozowych w żegludze śródlądowej

Ilość transportowanych ładunków w 2020 r. w podziale na największe drogi wodne

Najważniejszymi drogami wodnymi wykorzystywanymi transportowo w Polsce są:

- Odrzańska Droga Wodna – w 2020 r. przetransportowano nią ok. 2,4 mln ton ładunków. Najwięcej przewozów realizowanych jest na odcinku pomiędzy portem morskim w Szczecinie a Republiką Federalną Niemiec (poprzez połączenie wodne śródlądowe portów ujścia Odry Szczecin i Świnoujście z Europą Zachodnią: przez kanał Odra-Hawela łączący się z Odrą w miejscowości Hohensaaten) oraz w latach wcześniejszych pomiędzy portem śródlądowym w Gliwicach i aglomeracją wrocławską (transport węgla z Gliwic do Elektrowni Wrocław),
- Droga Wodna Rzeki Wisły – w 2020 r. przetransportowano nią ok. 84 tys. ton, a najważniejszymi odcinkami wykorzystywanymi w celach transportowych są Bydgoski Węzeł Wodny oraz odcinki dostępne do portów morskich Gdańsk i Elbląg (obsługa portów morskich i transport ładunków przez Zalew Wiślany)¹⁴.

Tabela 2. Liczba transportowanych ładunków w 2020 r. na największych drogach wodnych w Polsce

Nazwa drogi wodnej	Liczba transportowanych ładunków (mln t)
Odrzańska Droga Wodna	ok. 2,4
Droga Wodna Rzeki Wisły	ok. 0,084

Źródło: GUS.

¹² Zgodnie z badaniami korytarzowymi wykonanymi na potrzeby przygotowania dokumentu *Analiza sektora transportu wodnego śródlądowego w zakresie wynikającym z modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Drogi Wodnej Rzeki Wisły* w 2016 r. udział żeglugi śródlądowej w przewozach ładunków w korytarzu transportowym Odry wyniósł 0,12% (transport kolejowy - 24,41%, drogowy - 75,42%), przy czym udział transportu wodnego na odcinku Dolnej Odry, połączenie z RFN, wyniósł 4,29%. W przypadku korytarza Wisły udział żeglugi śródlądowej w 2016 r. wyniósł 0,41% (transport kolejowy - 19,04%, drogowy - 80,54%), przy czym na odcinku obsługującym porty morskie w tym korytarzu udział żeglugi śródlądowej wyniósł 0,13%.

¹³ Por. GUS, *Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2019 roku* i GUS, *Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2020 roku*.

¹⁴ GUS, *Przewozy ładunków taborem żeglugi śródlądowej na Odrze i Wiśle w 2020 r.*

ODW jest obecnie kluczowym szlakiem żeglugowym – ma bezpośrednie połączenie z europejskim systemem dróg wodnych poprzez drogę wodą Odra-Hawela i kanał Odra-Szprewa. Ponadto wzdłuż Odry i do Odry ciąży szereg regionów o dużej podaży ładunków, a z rzeką związane są regiony mające znaczący udział w wymianie zagranicznej. Co ważne, Odra może stać się integralną częścią transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T (ok. 100 km dolnej Odry znajduje się w sieci TEN-T), a w ujściowym biegu ODW położony jest zespół portów morskich Szczecin-Świnoujście o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, zgodnie z ustawą z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2021 r. poz. 491, z późn. zm.).

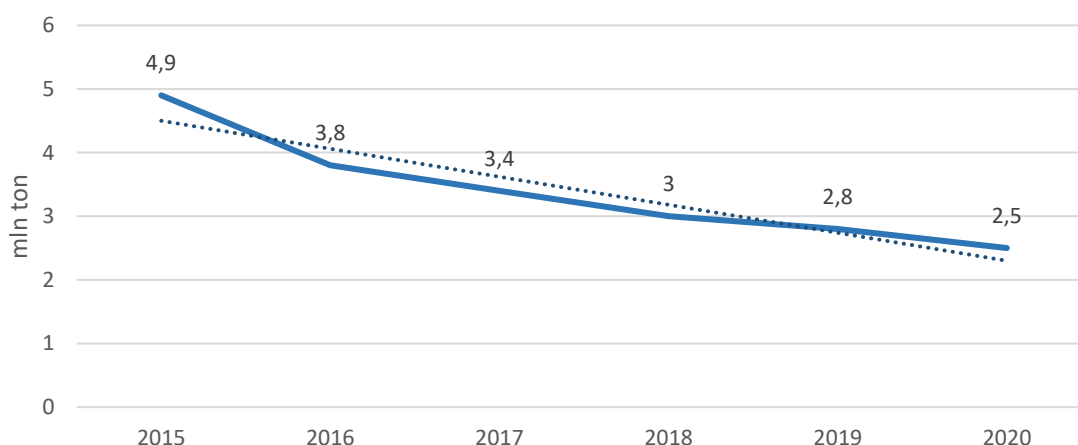
Tabela 3. Liczba przetransportowanych ładunków w transporcie krajowym w latach 2015–2020

Rok/ liczba ładunków (mln ton)	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	4,9	3,8	3,4	3,0	2,8	2,5

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Z danych publikowanych przez GUS wynika, że między rokiem 2015 a 2020 doszło do spadku ładunków transportowanych o 45%. Taka interpretacja danych wynika z faktu, że GUS w rocznych raportach dotyczących żeglugi śródlądowej uwzględnia w całkowitej wartości przewozów transport krajowy, transport międzynarodowy (przewóz pomiędzy portami zagranicznymi), import, eksport oraz tranzyt. Ponieważ zakres oddziaływania KPŻ2030 nie będzie miał wpływu na wartości przewozów ładunków w portach zagranicznych, w niniejszym dokumencie celowo został pominięty. Przedstawienie rzeczywistej roli dróg wodnych w krajowej sieci transportowej wymaga zaprezentowania danych dotyczących transportu krajowego, bez uwzględnienia przewozu pomiędzy portami zagranicznymi¹⁵.

Wykres 3. Ilość przetransportowanych ładunków w transporcie krajowym w latach 2015–2020



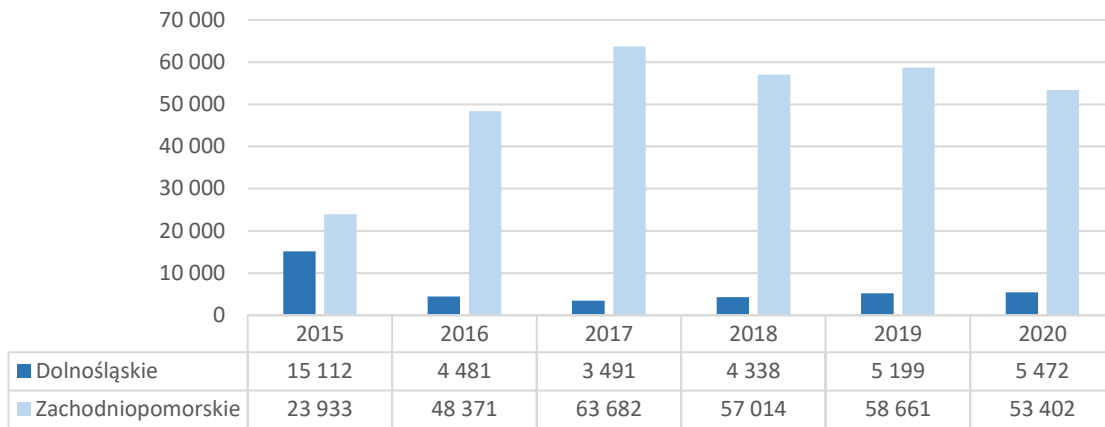
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W latach 2015–2020 do regionów o najwyższej koncentracji regularnych przewozów transportem wodnym śródlądowym, wyrażonych w wykonanej pracy przewozowej, należy zaliczyć:

- w obszarze oddziaływania ODW: województwo zachodniopomorskie i dolnośląskie,
- w obszarze oddziaływania DWDW: województwo kujawsko-pomorskie i pomorskie.

¹⁵ Wzrost konkurencyjności ODW i DWW do 2030 r. może spowodować zmiany w relacji pomiędzy transportem krajowym a transportem międzynarodowym – transport między zagranicznymi portami. Ze względu na fakt, że model ruchu żeglugi śródlądowej – narzędzie wykorzystywane do analiz popytu – uwzględnia jedynie ruch generowany w obszarze oddziaływania dróg wodnych, dla zapewnienia zgodności między diagnozą a prognozowanymi efektami realizacji KPŻ2030 w niniejszym rozdziale w statystykach nie uwzględniono danych dotyczących transportu między portami zagranicznymi.

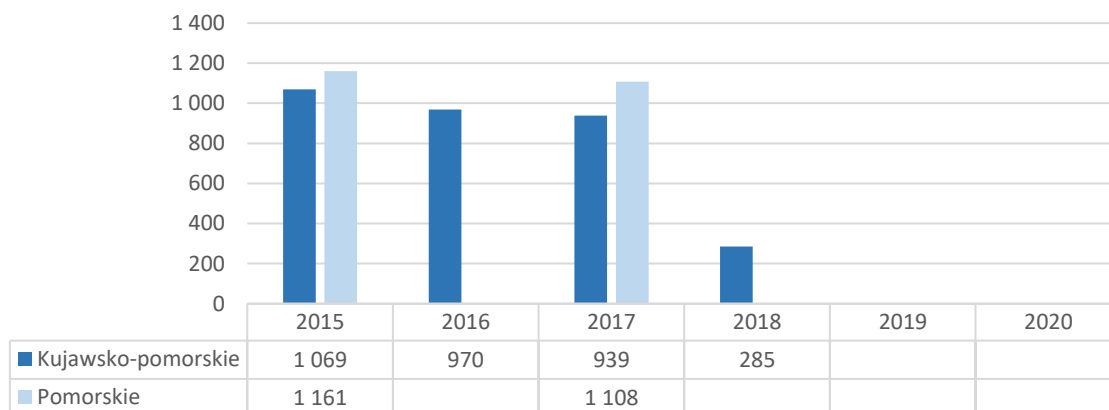
Wykres 4. Koncentracja przewozów na ODW (t-km w tys.)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W przypadku przewozów ponadregionalnych do najważniejszych regularnie wykorzystywanych kierunków należy zaliczyć połączenia w obszarze Górnej Odry pomiędzy województwami: śląskim, opolskim i dolnośląskim. W latach 2015–2020 najintensywniej wykorzystywana była relacja pomiędzy województwem dolnośląskim a śląskim – przewozy związane z transportem węgla z Gliwic do Wrocławia. Dane GUS wskazują, że w badanym okresie nie występował regularny transport z województwa zachodniopomorskiego do pozostałych regionów obszaru ODW. W roku 2020 zaobserwowano regularne przewozy z województwa dolnośląskiego do zachodniopomorskiego. Była to jedyna relacja portów Szczecin i Świnoujście z rynkiem krajowym, która miała charakter regularny.

Wykres 5. Koncentracja przewozów na DWW (t-km w tys.)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Na DWDW w latach 2015–2018 przewozy realizowane były w obrębie województwa kujawsko-pomorskiego oraz pomorskiego. Od 2019 r. w statystykach nie zaobserwowano regularnego transportu w tych rejonach. W przypadku polskiego odcinka drogi wodnej E-70, oprócz województwa kujawsko-pomorskiego, regularnie wykorzystywaną relacją transportową było połączenie Zalew Wiślany-Wiśła tj. region warmińsko-mazurski z pomorskim.

Rynek ładunków ponadgabarytowych

Ładunki ponadgabarytowe to produkty przemysłu o dużej masie i objętości, przekraczające rozmiarem dopuszczalne skrajne linie komunikacyjne. Pomimo jednostkowego charakteru produkcji mają wysoką wartość finansową.

Śródlądowe drogi wodne pełnią ważną rolę dla transportu ładunków ponadgabarytowych – posiadają większe zdolności do przewozu tego typu ładunków. Ze względu na swoje parametry fizyczne cechują się znacznie niższym kosztem w stosunku do transportu drogowego

czy kolejowego. Na możliwość przewozu ładunków ponadgabarytowych na drogach wodnych śródlądowych w szczególności wpływ mają:

- lokalizacja przemysłu w obszarze oddziaływania dróg wodnych, przede wszystkim w obrębie ODW (przemysł ciężki w okolicach Wrocławia, Opola¹⁶ oraz stocznie rzeczne) i w obrębie DWW (przemysł stoczniowy w Płocku i portach morskich, przemysł ciężki w okolicach Elbląga);
- relatywnie niewielkie wymagania odnośnie do głębokości szlaku żeglugowego i rodzaju suprastruktury przeładunkowej do obsługi takich ładunków (relatywnie niewielka masa i możliwość za- i wyładunku na utwardzonym nabrzeżu przy pomocy dźwigów na platformach samochodowych);
- infrastruktura do obsługi takich ładunków, m.in. port w Opolu na ODW;
- ograniczenia do ich przewozu w innych gałęziach transportu (np. ze względu na konieczność spełnienia wymogów dotyczących, m.in. – dozwolonej wysokości pojazdu w przejazdach pod mostami, szerokość drogi, nacisk osi itp.).

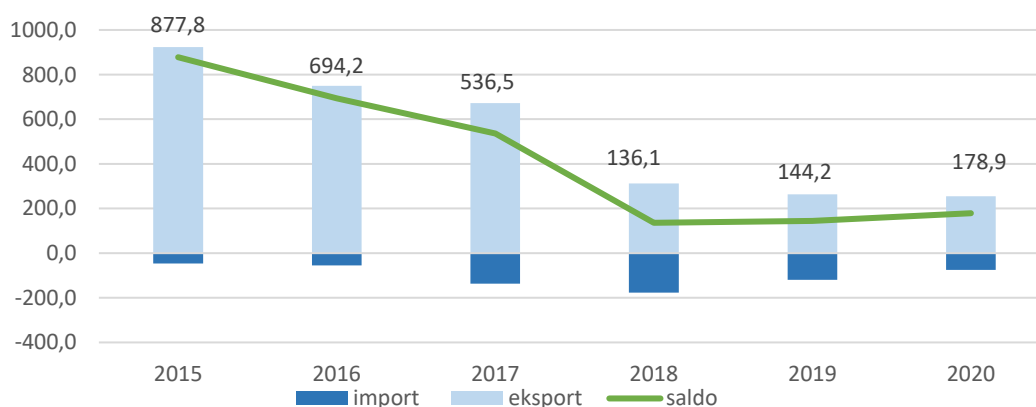
Potencjał morskiej energetyki wiatrowej

Impuls dla rozwoju transportu wodnego śródlądowego może stanowić morska energetyka wiatrowa. Budowa morskich farm wiatrowych oraz terminali instalacyjnych w portach morskich wiąże się z rosnącym popytem na przeładunki, co może przełożyć się na wzrost zapotrzebowania na usługi sektora żeglugi śródlądowej. Ten typ transportu będzie uzupełnieniem w stosunku do transportu drogowego i szynowego, w szczególności w zakresie przewozów wielkogabarytowych z południa kraju.

W ramach rozwoju morskiej energetyki wiatrowej planuje się budowę terminalu instalacyjnego w Gdyni oraz terminali serwisowych w Łebie i Ustce (przy czym należy podkreślić, że lista portów serwisowych jest listą otwartą). Środki finansowe na powyższe inwestycje zabezpieczono ramach Krajowego Planu Odbudowy w ramach inwestycji B2.2.3 „Budowa infrastruktury terminalowej offshore” w Komponentie B „Zielona energia i zmniejszenie energochłonności” w reformie B2.2. „Poprawa warunków dla rozwoju odnawialnych źródeł energii” dotyczącej części dotacyjnej.

Transport transgraniczny realizowany w oparciu o ODW został przeanalizowany na podstawie danych GUS dot. importu oraz eksportu z poszczególnych regionów oraz łącznie z całego kraju (relacja z rynkami Europy Zachodniej).

Wykres 6. Bilans przewozów transgranicznych w latach 2015–2020 (tys. ton)



¹⁶ W toku konsultacji publicznych zakończonych w styczniu 2022 r. partnerzy społeczni wskazali również na lokalizację przemysłu ciężkiego w okolicach Kędzierzyna-Koźla i Głogowa.

Dodatni wynik salda transportowego, rozumiany jako różnica ilości przewożonych ton pomiędzy eksportem a importem, w relacjach z rynkami Europy Zachodniej ulega systematycznemu zmniejszeniu z 0,88 mln ton ładunków w 2015 r. do 0,18 mln ton ładunków w 2020 r. W okresie 2015–2020 zaobserwowano spadek wartości eksportu z 0,92 mln ton ładunków w 2015 r. do 0,25 mln ton ładunków. Istotny jest również fakt, że od 2017 r. nastąpiło znaczące zmniejszenie całego wolumenu ładunków przewożonych zarówno w eksporcie, jak i imporcie.

Najważniejszą relacją transgraniczną jest połączenie województwa zachodniopomorskiego z Republiką Federalną Niemiec, dotyczy to zarówno importu, jak i eksportu. W analizowanym okresie przewozy transgraniczne wykonywane były również z województwa lubuskiego, opolskiego i dolnośląskiego.

3.2.2. Infrastruktura punktowa – porty śródlądowe

Na ODW wykorzystywanych historycznie było ok. **18 rejonów przeładunkowych**: Gliwice, Sławęce, Łabędy, Kędzierzyn-Koźle, Opole, Wrocław, Malczyce, Głogów, Nowa Sól, Cigacice, Słubice, Kostrzyn nad Odrą, Osinów Dolny, Bieleń, Widuchowa, Gryfino, Szczecin, Police¹⁷.

Na Wiśle wykorzystywanych historycznie było ok. **12 rejonów przeładunkowych** dedykowanych do obsługi żeglugi śródlądowej: Gdańsk, Tczew, Korzeniewo, Chełmno, Bydgoszcz, Solec Kujawski, Toruń, Ciechocinek, Włocławek, Płock, Nowe, Grudziądz i Świecie.

Natomiast na MDW E70 (Warta – Noteć) wykorzystywanych historycznie było **5 rejonów przeładunkowych** dedykowanych do obsługi żeglugi śródlądowej: Gorzów Wielkopolski, Krzyż, Czarnków, Ujście, Nakło.

Mapa 2. Historyczna infrastruktura punktowa na Odrzańskiej Drodze Wodnej



Źródło: Analizy sektora transportu wodnego śródlądowego w zakresie wynikającym z modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Drogi Wodnej Rzeki Wisły.

W większości z wymienionych rejonów infrastruktura przeładunkowa jest zdegradowana i niedostosowana do parametrów statków. Ponadto wiele portów i nabrzeży nie jest wykorzystywanych do operacji logistycznych ze względu na niewystarczające głębokości tranzytowe drogi wodnej.

¹⁷ Dodatkowo z analiz Biura ds. Odrzańskiej Drogi Wodnej ZMPSiŚ S.A. wynika, że operacje przeładunkowe były wykonywane również w 11 innych rejonach: Chorula 133,0 km; Brzeg 196,2 km; Oława 212,9 km; Brzeg Dolny 282,30 km; Ścinawa 332,1 km; Chobienia 349,30 km; Bytom Odrzański 416,6 km; Krosno Odrzańskie 512,8 km; Urad 567,2 km; Chlewice 627,0 km; Gozdowice 645,3 km.

Mapa 3. Historyczna infrastruktura punktowa na Drodze Wodnej Rzeki Wisły



Źródło: Analizy sektora transportu wodnego śródlądowego w zakresie wynikającym z modernizacji Odrańskiej Drogi Wodnej oraz Drogi Wodnej Rzeki Wisły.

Zapewnienie dostępu do transportu wodnego śródlądowego wymaga, aby równoległe do realizacji projektów liniowych ukierunkowanych na poprawę parametrów eksploatacyjnych drogi wodnej następowała również modernizacja infrastruktury punktowej (m.in. uwzględniająca budowę infrastruktury dla paliw alternatywnych). Dostosowanie nabrzeży i placów manewrowo-składowych, a także suprastruktury, powinno nastąpić w portach morskich. Budowy, modernizacji bądź przebudowy wymaga również infrastruktura drogowa i kolejowa umożliwiająca dostęp do portów śródlądowych oraz – docelowo – infrastruktura centrów logistycznych zgodnie z aktualnymi trendami.

3.2.3. Flota żeglugi śródlądowej

Flota statków żeglugi śródlądowej w Polsce, wykorzystywanych do przewozu ładunków i pasażerów, należy przede wszystkim do mikro-, małych i średnich przedsiębiorców działających w sektorze transportu¹⁸. W przewozie ładunków dominują jednostki wykorzystywane w systemie pchanym (statek typu pchacz + barka bez własnego napędu) oraz barki z własnym napędem. Według danych GUS liczba holowników oraz pchaczy w 2020 r. wynosiła 118 szt. (-61 szt. r/r). Flota barek z własnym napędem w roku 2020 liczyła 69 sztuk (-11 szt. r/r), a liczba barek bez własnego napędu (barki do pchania) 182 (-220 r/r). Natomiast flota pasażerska w 2020 r.¹⁹ zmniejszyła się o 3 statki w porównaniu do roku poprzedzającego i w analizowanym roku liczyła 127 szt.

Polskie statki znacznie przekraczają normatywny okres użytkowania, a ciągła eksploatacja jest możliwa dzięki wielu modernizacjom, również ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej prowadzonego przez Bank Gospodarstwa Krajowego. Stan techniczny floty statków ma wpływ na wysoki poziom emisji generowany przez transport wodny śródlądowy. W kategorii emisji zanieczyszczeń najmniejsze koszty zewnętrzne, w ujęciu jednostkowym, generuje kolej elektryczna.

¹⁸ Rozproszenie rynku armatorów w Polsce nie jest sytuacją wyjątkową. W przekroju UE średnio w jednym przedsiębiorstwie żeglugowym jest zatrudnionych 3,84 pracowników. W Holandii większość przedsiębiorstw żeglugowych stanowią małe rodzinne firmy zatrudniające 1-2 osoby (przedsiębiorstwa z tylko jednym aktywnym pracownikiem stanowią w zależności od segmentu ładunków od 41 do 58%). We Francji tylko 2% przedsiębiorstw w sektorze zatrudnia 10 lub więcej pracowników. Więcej przedsiębiorstw z większą liczbą pracowników jest w Niemczech. (informacje na podstawie danych Eurostatu i Komisji Reńskiej).

¹⁹ Wg danych GUS w 2020 r. w ruchu turystycznym 127 statków pasażerskich żeglugi śródlądowej przewiozło 681,9 tys. osób, a wykonana praca przewozowa wynosiła 9686,4 tys. pasażerokilometrów, tj. mniej w skali roku o 44,8%. Rok 2020, ze względu na sytuację epidemiologiczną związaną z rozprzestrzenianiem się wirusa SARS-CoV-2, był rokiem szczególnym dla branży turystycznej. W związku z tym dane dla tego roku nie oddają rzeczywistego potencjału branży.

Tabela 4. Średnie jednostkowe koszty emisji zanieczyszczeń powietrza w przewozie ładunków dla środków transportu

Środek transportu/koszt	EU		PL	
	Eurocent / tkm	Eurocent / wkm	Eurocent / tkm	Eurocent / wkm
Samochód dostawczy (LCV - benzyna) – do 3,5 t	1,72	1,17	1,12	1,1
Samochód dostawczy (LCV - diesel) – do 3,5 t	4,86	3,37	3,04	2,98
Samochód ciężarowy – od 3,5 t	0,76	9,38	0,51	7,47
Kolej elektryczna	0,004	2,14	0,00	0,73
Kolej spalinowa	0,68	305,39	0,6	332
Statek żegluga śródlądowej (spalinowy)	1,29	1 869	0,66	360

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Handbook for external book of transport*, 2019.

Statki żegluga śródlądowej generują największe jednostkowe koszty zewnętrzne w obszarze zanieczyszczeń powietrza w przypadku jednostki miary „wozokilometr”. Wskazana jednostka miary odnosi się do liczby statków i długości trasy. Natomiast zdolności przewozowe (większe wolumeny przewożonych ładunków) jednostek pływających pozwalają na znaczące zmniejszenie kosztów zanieczyszczeń powietrza na poziomie zbliżonym do transportu kolejowego spalinowego – w jednostce miary „tonokilometr”.

Żegluga śródlądowa, mimo wysokich kosztów zanieczyszczeń, odpowiada jedynie za 0,3% (2,9 mld EUR) całkowitych kosztów środowiskowych w sektorze transportu UE. Analizując łączne koszty zanieczyszczenia powietrza w UE, należy wskazać, że transport wodny odpowiada za koszt w wysokości 1,93 mld EUR, transport drogowy – 29,42 mld EUR, a kolejowy – 0,67 mld EUR. W przypadku Polski transport wodny generuje łączny koszt zanieczyszczeń powietrza w wysokości 0,00058 mld EUR, transport drogowy – 3,581 mld EUR, a kolejowy – 0,055 mld EUR²⁰.

Obecna wysokość emisji zanieczyszczeń powietrza wynika z powolnego procesu wymiany tradycyjnych spalinowych jednostek napędowych na nowe niskoemisyjne technologie, a także z braku środków finansowych na badanie nowych technologii. Długość tego procesu uzasadniona jest ze względu na relatywnie długi okres użyteczności ekonomicznej floty statków żegluga śródlądowej²¹.

Tabela 5. Czynniki emisji statków żegluga śródlądowej w odniesieniu do klas drogi wodnej (g/tkm) – ładunki masowe przy średnim załadunku

Klasa drogi wodnej/ zdolności przewozowe statku	MJ/tkm	CO2-eq.	SO2	PMc	NOx
CEMT II – statek o ładowności 617 t	025	17,17	0,0001	0,012	0,26
CEMT IV – statek o ładowności 1 537 t	0,26	18,13	0,00011	0,009	0,25
CEMT Va – statek o ładowności 3 013 t	0,17	12,15	0,00007	0,008	0,18

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *STREAM Freight Transport 2020 Emissions of freight transport modes*.

Tabela 6. Czynniki emisji statków żegluga śródlądowej w odniesieniu do klas drogi wodnej (g/tkm) – przewóz kontenerów przy średnim załadunku

Klasa drogi wodnej/ zdolności przewozowe statku	MJ/tkm	CO2-eq.	SO2	PMc	NOx
CEMT III – statek o ładowności 40 TEU	0,24	17,04	0,00011	0,014	0,27
CEMT IV – statek o ładowności 96 TEU	0,32	22,29	0,00014	0,012	0,32
CEMT Va – statek o ładowności 208 TEU	0,22	15,03	0,00009	0,010	0,22

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *STREAM Freight Transport 2020 Emissions of freight transport modes*.

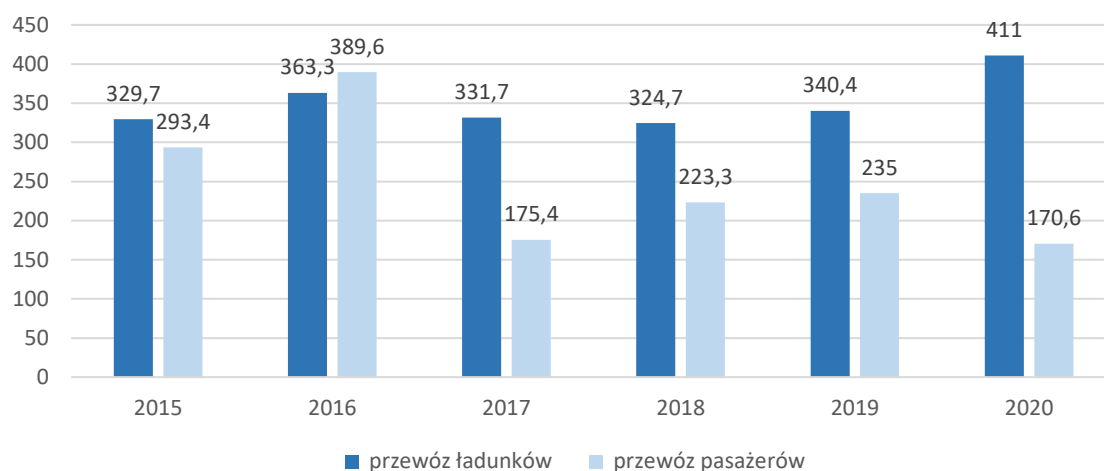
²⁰ *Handbook for external book of transport*, 2019.

²¹ Stawka amortyzacji dla statków śródlądowych wynosi 7% (tyle samo ile dla lokomotyw), natomiast dla ciągników siodłowych – 20%.

Analizując ładowność floty, w odniesieniu do przepustowości dróg wodnych w określonych klasach żeglowności, statki obniżają poziom emisji (w wybranych czynnikach) wraz ze wzrostem zdolności przewozowej. Wyzwaniem dla sektora żeglugi śródlądowej jest więc konieczność zmniejszenia emisyjności poszczególnych statków żeglugi śródlądowej przy jednoczesnym zwiększeniu ich zdolności przewozowej. Zastosowanie nowych rozwiązań konstrukcyjnych i logistycznych (zarządzanie ruchem) w oparciu o aktualne warunki nawigacyjne na drogach wodnych pozwoli uniknąć dodatkowych kosztów środowiskowych związanych z inwestycjami infrastrukturalnymi. Celem w tym obszarze powinno być wykorzystanie przepustowości istniejącej infrastruktury przez przyjazne środowisku jednostki pływające.

Ze względu na zbyt wysokie koszty rynek żeglugowy, charakteryzujący się dominacją mikro- i małych przedsiębiorstw, bez zewnętrznych instrumentów wsparcia nie jest w stanie zaimplementować aktualnie dostępnych rozwiązań lub wypracować nowych rozwiązań dla realizacji ww. celu.

Wykres 7. Przychody w transporcie wodnym śródlądowym w latach 2015–2020 – przewóz ładunków i pasażerów (mln zł)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

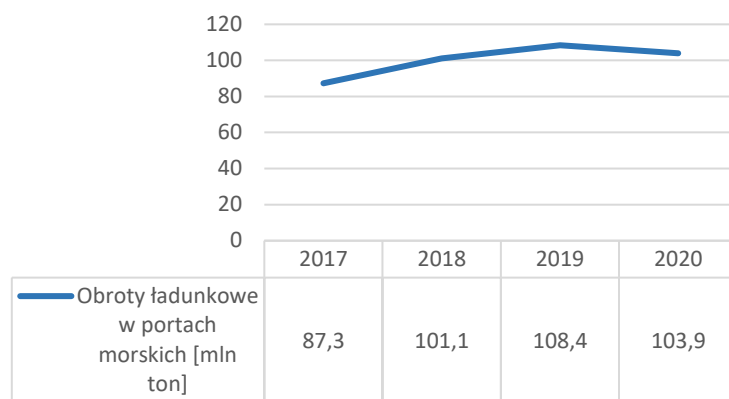
Przeciętny koszt budowy barki motorowej to ok. 1–1,5 mln EUR, przy okresie produkcji trwającym ok. 12–15 miesięcy. Natomiast szacunkowy koszt zaawansowanej technologicznie, wykorzystującej nowe rozwiązania transportowe barki motorowej to ok. 3,5 mln EUR²². Analizując poziom przychodów osiąganych przez podmioty działające na rynku żeglugowym, należy zauważyć, że bez dedykowanych działań sektorowych podstawowe cele transformacji floty nie zostaną osiągnięte.

3.2.4. Porty morskie a sektor transportu wodnego śródlądowego

Zgodnie z ustawą z dnia 20 grudnia 1996 r. *o portach i przystaniach morskich* w Polsce funkcjonują 4 porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, zlokalizowane w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu. Zarządzane są przez 3 spółki będące tzw. podmiotami zarządzającymi zgodnie z wymienioną wyżej ustawą (odpowiednio: Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A., Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. i Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.). Dodatkowo należy wskazać 28 portów morskich niemających podstawowego znaczenia dla polskiej gospodarki narodowej oraz 50 przystani morskich. Dla funkcjonowania sektora transportu wodnego śródlądowego kluczowe znaczenie mają 3 porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, tj. Gdańsk – port ujściowy Wisły, Szczecin i Świnoujście – porty ujściowe Odra i Nogat oraz 1 nieposiadający tego statusu – Elbląg (droga wodna Szkarpawa i Nogat).

²² *Inland waterway transport in Poland – the Oder Waterway, EY 2019.*

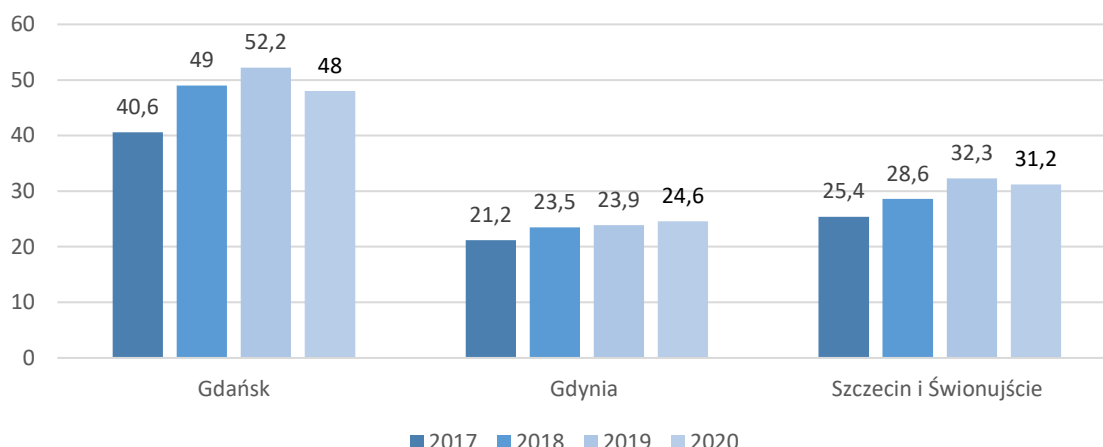
Wykres 8. Obroty ładunkowe w portach morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w latach 2017–2020



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Zarządów Portów Morskich.

W ostatnich latach średni udział obrotów portowych w obrotach handlu zagranicznego wynosił około 35–50%²³. W zdecydowanej większości przeładunki dokonywane są w portach morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, tj. w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu. Według danych GUS jest to ok. 97% całego obrotu właściwego dla wszystkich polskich portów morskich, w tym udział portu morskiego Gdańsk to blisko 50%. W 2018 r. wzrost jego obrotów w stosunku do 2017 r. równał się ponad 20%, co przełożyło się na ok. 49 mln ton ładunków przeładowanych w tym porcie. Rekordowy pod względem obrotów cargo okazał się być rok 2019, kiedy w porcie gdańskim obsłużono w sumie ponad 52 mln ton ładunków.

Wykres 9. Przeładunki w portach morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w obszarze KPŻ2030



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Zarządów Portów Morskich.

Obecnie tylko zespół portowy Szczecin-Świnoujście regularnie obsługuje barki i statki żeglugi śródlądowej. Niestety w przypadku obu tych portów parametry drogi wodnej nie pozwalają na większe wykorzystanie tej gałęzi transportu w obsłudze zaplecza, które w roku 2018 wyniosło 2,2% udziału w ogólnym obrocie ładunkowym²⁴. Odcinki ODW w sąsiedztwie zespołu portów Szczecin i Świnoujście posiadają najwyższą kategorię – Vb. Ze względu na brak możliwości prowadzenia efektywnego transportu z Gliwic do Zespołu Portów oraz niekorzystne warunki nawigacyjne na odcinku Odry granicznej do połączenia z rynkami Europy Zachodniej potencjał ODW w integracji z zapleczem lądowym nie jest do końca wykorzystany pomimo wysokich parametrów eksploatacyjnych na odcinku dostępowym do portów morskich.

²³ Zob. MGMIŻŚ, *Polskie Porty Morskie* (<https://www.gov.pl/attachment/79d9d095-cc65-4f3e-b471-60565dcee177>, dostęp 28.04.2021 r.).

²⁴ Dane własne ZMPSIŚ S.A.

Rola transportu wodnego śródlądowego w europejskich portach morskich

Mapa 4. Wielkość wolumenu ładunków w portach morskich z wykorzystaniem żeglugi śródlądowej w 2018 r.



Tabela 7. Udział żeglugi śródlądowej w największych europejskich portach morskich w 2018 r.

Port morski/udział	Liczba statków żeglugi śródlądowej (załadunek i wyładunek jednostek)	Liczba ładunku (mln ton/rok)	Udział w ogólnym obrocie ładunkowych (%)
Port Rotterdam	123 859	152,8	36,6
Port Antwerpia	59 724	99,3	37,6
Port Hamburg	b.d.	9,9	10,3
Porty Morskie Szczecin i Świnoujście	b.d.	0,55	2,2

Źródło mapy i tabeli: Opracowanie własne na podstawie: CCNR, Market observation Annual report YEAR 2019.

Współpraca portu morskiego w Rotterdamie z terminalami śródlądowymi

Port Rotterdam jest przykładem zachodnioeuropejskiego portu morskiego efektywnie wykorzystującego terminale śródlądowe jako „porty pomocnicze” – stanowiące jego lądowe zaplecze.

Terminale śródlądowe na zapleczu portu w Rotterdamie zostały połączone w korytarze logistyczne, a funkcjonujące wzdłuż nich organizacje i przedsiębiorcy współpracują w celu usprawnienia logistyki ładunków w relacji port – zaplecze lądowe. Do portu w Rotterdamie towary transportowane są w ramach 6 korytarzy: The North West Central Corridor, Can Corridor, Limburg Express, Ruhr Express, Maas corridor, West-Brabant Corridor.

Taka organizacja transportu na zapleczu portu morskiego przyczynia się do:

- zmniejszenia ruchu na śródlądowych drogach wodnych (w korytarzach) poprzez łączenie towarów w większe transporty,
- ułatwień dla armatorów w kontekście wywiązywania się z umów z portami,
- skrócenia pobytu statków w portach i obniżenia kosztów związanych z ich postojem,
- zmniejszenia liczby statków śródlądowych zawijających do portu morskiego.

Źródło: Port w Rotterdamie (www.portofrotterdam.com).

3.2.5. Turystyka wodna, żegluga pasażerska

W obszarze oddziaływania KPŻ2030 oraz akwenów funkcjonalnie połączonych istnieje kilka silnie rozpoznawalnych i użytkowanych szlaków turystyki wodnej o znaczeniu ponadregionalnym, które wykorzystywane są zarówno przez użytkowników indywidualnych, jak i przedsiębiorców świadczących usługi turystyczne i rekreacyjne.

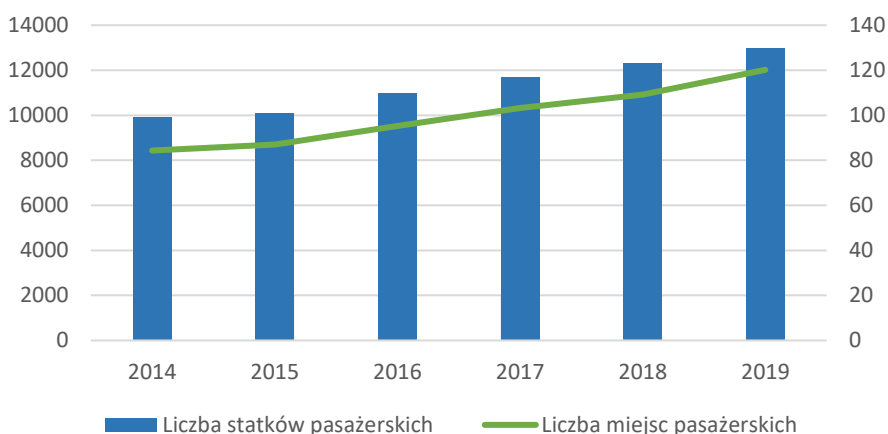
Wykorzystanie wszystkich dróg wodnych i związanych z nimi korzyści społeczno-gospodarczych wykazuje silne uzależnienie od poziomu lustra wody. W sytuacji niskiego stanu wody nie ma możliwości zapewnienia pełnej dostępności szlaku nawigacyjnego w sezonie żeglugowym. Możliwość pokonania całej trasy żeglownej często zależna jest od pór roku. Najwyższe stany wód występują wiosną i jesienią, natomiast latem – w pełni sezonu turystycznego – ruch jednostek rekreacyjnych jest limitowany małymi głębokościami²⁵.

Żegluga pasażerska w Polsce

Rejsy po polskich rzekach, jeziorach i kanałach realizowane są przez 130 statków pasażerskich żeglugi śródlądowej²⁶, które w zależności od rodzaju jednostki zabierają na pokład od 12 do 240 pasażerów²⁷. W 2019 r. statki pasażerskie przewiozły łącznie 1,36 mln osób. Średnia odległość przewozu 1 pasażera wynosiła 13 km. Wzrosła dostępność miejsc pasażerskich o 9%.

W transporcie wodnym śródlądowym od 2017 r. regularnie wzrasta dostępność miejsc pasażerskich oraz wzbogacana jest oferta turystyczna w zakresie transportu wodnego śródlądowego.

Wykres 10. Liczba statków pasażerskich (prawa oś) oraz miejsc pasażerskich (lewa oś) w latach 2014–2019



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

²⁵ Na potrzeby niniejszej diagnozy pod pojęciem turystyki wodnej należy rozumieć zarówno turystyczne, rekreacyjne, jak i sportowe wykorzystanie śródlądowych dróg wodnych, których stan jest zasadniczym elementem determinującym rozwój tych form spędzania czasu. Turystyka wodna zaliczana jest do turystyki kwalifikowanej, wymagającej od uczestników przygotowania fizycznego i psychicznego, specjalistycznego wyposażenia (ekwipunku) oraz umiejętności posługiwania się odpowiednim sprzętem. Często konieczne jest także posiadanie określonych uprawnień. Do podstawowych form turystyki wodnej zalicza się turystykę: motorowodną, żeglarską, kajakową i podwodną. Zob. A. Gus-Puszczewicz, *Potencjał turystyczny śródlądowych dróg wodnych województwa pomorskiego*, Studia i Prace Kolegium Zarządzania i Finansów, Zeszyt Naukowy 170 (2018), Szkoła Główna Handlowa w Warszawie.

²⁶ GUS, *Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2019 roku*.

²⁷ Polski Rejestr Statków S.A., *Rejestr statków śródlądowych 2020*.

Przewozy pasażerskie żeglugą śródlądową mają charakter turystyczny, rekreacyjny (turystyka indywidualna) lub transportowy (promy). Drogi wodne śródlądowe są atrakcyjne również same w sobie jako produkt turystyczny, co wynika z walorów krajoznawczych terenów położonych w ich sąsiedztwie, a także w dużym stopniu z atrakcyjnego charakteru stosowanych na drogach wodnych rozwiązań hydrotechnicznych, takich jak: kanały żeglugowe, mosty kanałowe, śluzy, pochylnie. Wzrost zainteresowania turystyką wodną w Polsce jest jednym z wyzwań żeglugi śródlądowej.

Ruch turystyczny na śródlądowych drogach wodnych

W 2018 r. na drogach wodnych zabudowanych stopniami piętrzącymi i śluzami żeglugowymi zrealizowano łącznie 81 683 śluzowań z czego 15 981 dotyczyło statków pasażerskich a 43 299 – jednostek turystycznych i sportowych. W roku 2019 dokonano łącznie 69 402 śluzowań, w tym 19 686 dotyczyło statków pasażerskich oraz 42 122 śluzowań jednostek sportowych i turystycznych. W roku 2020 ogólna liczba śluzowań wyniosła 81 440, gdzie 12 284 dotyczyło statków pasażerskich i 61 637 jednostek turystycznych i sportowych. Należy przy tym zauważyć, że w rok 2020 był rokiem, w którym rozpoczęła się pandemia związana z rozprzestrzenianiem się wirusa SARS-CoV-2. Sytuacja ta miała wpływ na wykorzystanie śródlądowych dróg wodnych – wprowadzone restrykcje spowodowały spadek wykorzystania statków pasażerskich, lecz przyczyniły się do wzrostu wykorzystania jednostek przeznaczonych do uprawiania sportu i turystyki. Natomiast w roku 2021 dokonano łącznie 86 661 śluzowań z czego 16 750 dotyczyło statków pasażerskich a 59 248 jednostek turystycznych i sportowych²⁸.

Tabela 8. Liczba śluzowań – wskaźnik wykorzystania śródlądowych dróg wodnych

Liczba śluzowań/rok	2018	2019	2020	2021
statków pasażerskich	15 981	19 686	12 284	16 750
jednostek turystycznych i sportowych	43 299	42 122	61 637	59 248
jednostek towarowych	22 403	7 594	7 519	10 663

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych PGW WP.

Na Drodze Wodnej Dolnej Wisły oraz Odrzańskiej Drodze Wodnej na śluzie Przegalina i śluzie Gdańska Głowa oraz śluzach Rędzin i Zacisze – położonych na odcinkach dróg wodnych wykorzystywanych transportowo znajdujących się w zakresie oddziaływania KPŻ2030 – w 2021 r. dokonano 6 258 śluzowań jednostek turystycznych. Liczba ta stanowi ok. 24,5% wszystkich śluzowań na odcinkach dróg wodnych wykorzystywanych do przewozu towarów, znajdujących się w zakresie Programu. Łączna liczba śluzowań, wraz ze statkami towarowymi, wyniosła tam 25 550, co świadczy o atrakcyjności wskazanych szlaków wodnych zarówno dla sektora turystycznego, jak i transportowego.

Należy podkreślić, że jednostki pasażerskie są bardziej wrażliwe na spadek głębokości spowodowanych długotrwałą suszą – mają wielokrotnie większe zanurzenie niż mniejsze jednostki turystyczne i rekreacyjne.

Porty i marin y jachtowe

W obszarze oddziaływania programu na rzece Wiśle usytuowane są przystanie przeznaczone dla cumowania jachtów rekreacyjnych i statków pasażerskich. Infrastruktura portów i marin jest lepiej rozwinięta w osi centrum-północ, w szczególności na odcinkach z bardziej ustabilizowanymi zasobami wodnymi (najlepiej w Gdańsku, ale również w miastach Tczew, Malbork, Grudziądz)²⁹. Mniejsze miejscowości nie posiadają dobrze rozwiniętego zaplecza w postaci przystani

²⁸ Dane Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

²⁹ Dane zebrane na podstawie informacji umieszczonych na stronie internetowej: <https://porty24.pl/> (dostęp: maj 2021 r.).

i portów, co często spowodowane jest brakiem zagospodarowania nabrzeży i wahaniami wysokości lustra wody.

Wzdłuż całej ODW usytuowane są przystanie przeznaczone dla cumowania jachtów rekreacyjnych i statków pasażerskich. Infrastruktura portów i marin w korytarzu E30 jest znacznie lepiej rozwinięta w górnej i dolnej części rzeki w porównaniu do jej granicznego odcinka. Wynika to z pełnienia przez rzekę Odrę naturalnej granicy pomiędzy Polską a Niemcami, co przez lata skutkowało ograniczeniami w ruchu jednostek transportowych i turystycznych. Ten negatywny trend zaczął się odwracać dzięki współpracy nadodrzańskich samorządów (ze strony polskiej i niemieckiej) w ramach projektu pn. *Odra dla turystów 2014*. Jego celem była poprawa uwarunkowań infrastrukturalnych lubusko-brandenburskiego obszaru wsparcia poprzez wyeliminowanie istniejących barier w zakresie rozwoju transgranicznej infrastruktury transportu oraz rozbudowa szlaków wodnych na Odrze poprzez utworzenie przystani dla żeglugi obsługującej transgraniczny ruch turystyczny.

Pomimo starań partnerów projektu wykorzystanie turystyczne portów i przystani żeglarskich jest ściśle uzależnione od warunków nawigacyjnych, które zwłaszcza w biegu środkowym Odry zależne są od aktualnej sytuacji hydrologicznej (susza, powódź). Sytuacja ta spowodowana jest brakiem odpowiedniej infrastruktury hydrotechnicznej.

Większe ośrodki urbanizacji usytuowane nad częściowo uregulowaną rzeką (górny i dolny bieg) od lat posiadają własne przystanie przeznaczone do cumowania jednostek turystycznych, zarówno statków pasażerskich, jak i łodzi rekreacyjnych. Jednak ze względu na ekstremalne zjawiska klimatyczne coraz częściej napotykają problemy związane z ich dostępnością.

3.3. Wnioski z diagnozy sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej, z uwzględnieniem obszarów funkcjonalnych, w tym miejskich obszarów funkcjonalnych

Diagnoza terytorialna dla KPŻ2030 została wykonana dla dróg wodnych objętych indykatywną listą projektów inwestycyjnych. Tym samym diagnozę opracowano odrębnie dla obszaru bezpośredniego oddziaływania ODW oraz DWDW na poziomie wybranych powiatów i miast na prawach powiatu. Charakterystyka rejonów objętych diagnozą, które potencjalnie mogą mieć duży wpływ na realizację Programu, jak i wykorzystanie efektów jego realizacji, stanowi załącznik nr 2 do KPŻ2030.

Diagnoza nie uwzględnia obszaru oddziaływania MDW E70. Wyniki diagnozy wskazują, że zakresem interwencji o charakterze infrastrukturalnym (likwidacja „wąskich gardeł”) powinny zostać objęte odcinki dróg wodnych wykorzystywane do regularnego przewozu ładunków. Tym samym wnioski z diagnozy dotyczą jedynie obszaru oddziaływania ODW i DWDW.

Korytarz transportowy ODW

Rozwój żeglugi śródlądowej w korytarzu transportowym ODW zwiększy spójność terytorialną, społeczną i gospodarczą pomiędzy:

- silnie uprzemysłowionym czeskim regionem ostrawskim (Kraj Śląsko-Morawski),
- konurbacją górnośląską i Wrocławiem,
- zespołem portów morskich Szczecin-Świnoujście,
- a także przez kanały Odra-Sprewa i Odra-Hawela, z Republiką Federalną Niemiec i innymi państwami Europy Zachodniej.

Obszar bezpośredniego oddziaływania ODW oraz planowanych połączeń jest nie tylko silnie uprzemysłowiony, ale stanowi również jeden z najbardziej zurbanizowanych obszarów w Polsce. Charakteryzuje się wysoką podażą ładunków:

- masowych – obszary Śląska, Dolnego Śląska oraz powiatu szczecińskiego (port morski),

- płynnych – wrocławski obszar funkcjonalny oraz obszar Szczecina i Polic (porty morskie)³⁰,
- kontenerowych oraz drobnicowych (potencjalnie skonteneryzowanych) – obszary Śląska oraz Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego.

ODW jest wykorzystywana do regularnego przewozu ładunków praktycznie w całym swoim przebiegu, z uwzględnieniem transportu ponadregionalnego oraz transgranicznego. Niemniej w analizowanym okresie zaobserwowano znaczny spadek wolumenu ładunków na odcinku transgranicznym. Dodatkowo najrzadziej wykorzystywaną relacją ponadregionalną jest połączenie Śląska z Zachodniopomorskiem – w badanym okresie tylko w jednym roku wystąpił regularny transport ładunków.

Oprócz roli w polityce transportowej infrastruktura ODW pełni również znaczenie wypełniające cele gospodarki wodnej, związane z ochroną przeciwpowodziową. Głębokości tranzytowe odpowiednie dla prowadzenia efektywnego transportu wodnego (1,8 m) są również niezbędne do prowadzenia akcji lodołamania.

Akcje te są niezbędne do przeciwdziałania powodziom zatorowym. Jest to szczególnie istotne dla uregulowanych odcinków ODW (odcinek Odry granicznej). Obszar ten – 200 km doliny Odry granicznej – **zamieszkuje ok. 700 tys. osób**, po obu stronach granicy polsko-niemieckiej. Na negatywne skutki szczególnie narażony jest obszar od Frankfurtu-Słubic aż do Cedyni (niem. Oderbruch), a także Górzycy, Kostrzyn nad Odrą, Gozdowice, Cedynia, Bielek, Piasek, Widuchowa, Gryfino, Szczecin po polskiej stronie oraz Eisenhüttenstadt, Frankfurt nad Odrą, Letschin, Wriezen, Bad-Freienwalde i Schwedt po stronie niemieckiej.

Korytarz transportowy DWDW w obszarze oddziaływania KPŻ2030 (Toruń-Gdańsk)

Korytarz transportowy DWDW na odcinku Gdańsk-Toruń cechuje się wysokim stopniem urbanizacji. Sieć komunikacyjna odgrywa istotną rolę w integracji Portu Gdańsk, będącego największym portem morskim w Polsce, z jego zapleczem lądowym zarówno na linii północ-południe, jak i wschód-zachód. Powiat gdański i powiat na prawach miasta Gdańsk (w którym zlokalizowany jest port morski Gdańsk) stanowi silny sektor przemysłowo-usługowy kwalifikowany do grup powiatów o największym potencjale gospodarczym w kraju, będący generatorem ładunków obciążających sieć drogową i kolejową.

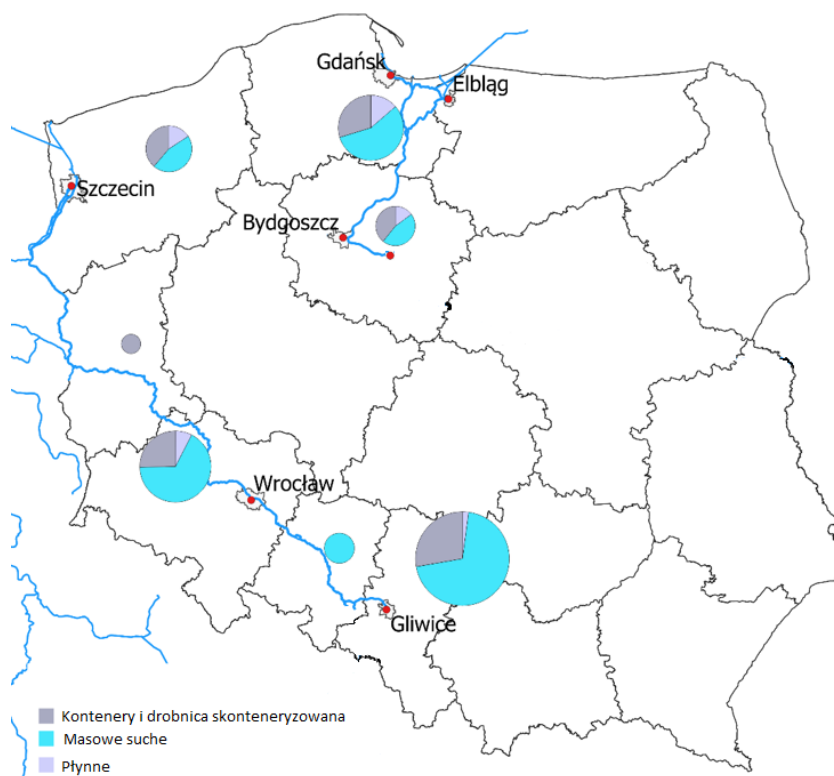
Regularny transport ładunków o charakterze ponadregionalnym dotyczył przede wszystkim regionu pomorskiego i kujawsko-pomorskiego, stanowiących naturalne zaplecze lądowe dla portu morskiego Gdańsk. Niemniej zaniedbania w infrastrukturze liniowej, których następstwem jest znaczące pogorszenie parametrów eksploatacyjnych szlaku, spowodowały zanik regularnych przewozów w latach 2019–2020.

Podobnie jak w przypadku ODW, infrastruktura transportowa służy również realizacji celów polityki wodnej, związanej z ochroną przeciwpowodziową. Na regularnie wykorzystywanym do transportu odcinku DWDW przywrócenie głębokości tranzytowych na poziomie 1,8 m pozwoli na prowadzenie akcji lodołamania.

Przeciwdziałanie powodziom zatorowym pozwoli na ochronę **ok. 70 tys.** ludności na obszarze o łącznej powierzchni **ok. 2,9 tys. ha**. Obszar chroniony przez akcję lodołamania obejmuje m.in. część nizinną Gdańska, a także obiekty o strategicznym znaczeniu, takie jak ujęcie wody Centralnego Wodociągu Żuławskiego, oczyszczalnia ścieków „Gdańsk-Wschód” i Rafineria Grupy Lotos.

³⁰ W toku konsultacji publicznych zakończonych w styczniu 2022 r. partnerzy społeczni zwrócili uwagę, że rozwój żeglugi śródlądowej w korytarzu ODW wpłynie również na spójność terytorialną, społeczną i gospodarczą pomiędzy wskazanymi podmiotami a Legnicko-Głogowskim Okręgiem Miedziowym. Jest on silnie oddziałującym na ODW i sąsiadujące regiony potentatem wydobywczym Polska Miedź S.A.

Mapa 5. Podaż ładunków w korytarzach Odrzańskiej Drogi Wodnej i Drogi Wodnej Dolnej Wisły objętych Krajowym Programem Żeglugowym do roku 2030 (2020 r.)



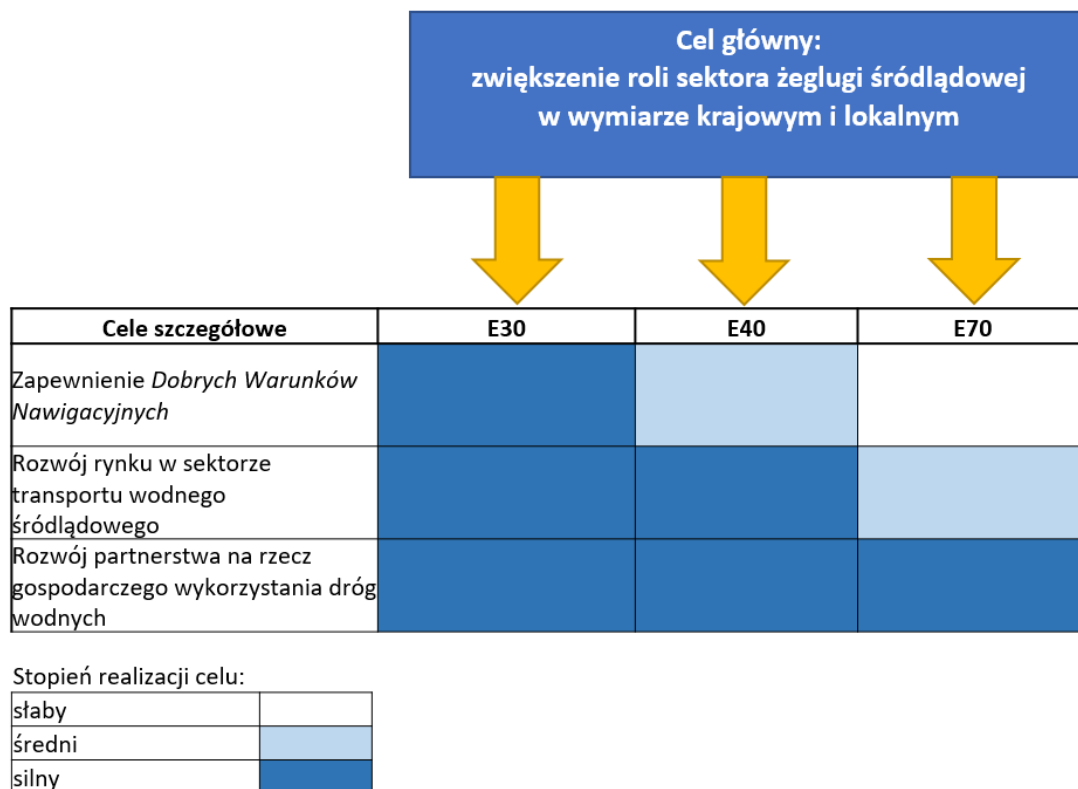
Województwo/ Rodzaj	Kontenery i drobnica skonteneryzowana (tys. ton)	Masowe suche (tys. ton)	Masowe płynne (tys. ton)
Zachodniopomorskie	37%	47%	16%
Śląskie	27%	71%	2%
Pomorskie	21%	64%	15%
Opolskie	0	100%	0
Lubuskie	100%	0	0
Kujawsko-Pomorskie	37%	48%	15%
Dolnośląskie	23%	70%	8%

Źródło: Opracowanie własne.

4. Cel główny i zakres interwencji

4.1. Cel główny i logika interwencji

Wykres 11. Logika interwencji KPŻ2030



Źródło: Opracowanie własne.

Jak wynika z diagnozy, śródlądowe drogi wodne w Polsce nie stanowią spójnej sieci transportowej. Przez większą część okresu żeglugowego prowadzenie regularnego i bezpiecznego transportu ładunków oraz pasażerów nie jest możliwe, co skutkuje marginalną rolą żeglugi śródlądowej w systemie transportowym kraju. Niemniej poszczególne odcinki dróg wodnych są wykorzystywane do transportu ładunków, stanowiąc efektywne uzupełnienie swoich korytarzy transportowych.

Celem KPŻ2030 jest zwiększenie roli sektora żeglugi śródlądowej w wymiarze krajowym i lokalnym.

Tak sformułowany cel KPŻ2030 stanowi odpowiedź na wyzwania zidentyfikowane w diagnozie i jednocześnie jest spójny z priorytetem SOR w obszarze infrastruktury transportowej³¹. Dokument ten wprost wskazuje, że (...) *podjęte zostaną również działania w zakresie odbudowy możliwości transportowych polskich szlaków wodnych (zwłaszcza Odry oraz dolnej Wisły). Transport rzeczny będzie promowany jako konkurencyjny i niskoemisyjny środek transportu(...)*³².

KPŻ2030 realizuje również cel i wizję SZRT, zgodnie z którą stworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego wymaga m.in. budowy zintegrowanej i wzajemnie powiązanej sieci transportowej. Cel ten odnosi się zarówno do podniesienia konkurencyjności i wykorzystania transportu wodnego śródlądowego (m.in. poprzez zapewnienie nieprzerwanych możliwości żeglugi na jak najdłuższych ciągach rzek, tam gdzie jest to uzasadnione), jak i do kształtowania otoczenia dla rozwoju rynku sektora żeglugi śródlądowej oraz gospodarczej aktywizacji obszarów położonych nad drogami wodnymi.

³¹ Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.), została przyjęta uchwałą nr 8 Rady Ministrów w sprawie przyjęcia Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.). SOR jest aktualizacją średniookresowej strategii rozwoju kraju, tj. Strategii Rozwoju Kraju 2020.

³² Tamże, str. 311.

Efektywność transportu wodnego śródlądowego uzależniona jest przede wszystkim od stabilnych głębokości tranzytowych szlaku żeglugowego oraz od dostępności śluz. Dodatkowe znaczenie dla jego efektywności mają prześwity pod mostami i wymiary śluz. Realizacja projektów inwestycyjnych wskazanych w KPŻ2030 – w indykatywnej liście projektów do realizacji – przyczyni się do zapewnienia DWN na użytkowanych transportowo odcinkach szlaków żeglugowych, a w konsekwencji znacząco poprawi warunki dla efektywnego transportu na zapleczu portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

Dobre Warunki Nawigacyjne po realizacji KPŻ2030

Zapewnienie DWN na wykorzystywanych transportowo odcinkach śródlądowych drogach wodnych objętych zakresem Programu (E40, E30) definiowane jest jako:

- utrzymanie głębokości tranzytowej na poziomie 1,8 m na ODW (Gliwice-Ognica) i na Dolnej Wiśle na odcinku od Torunia do Martwej Wisły – umożliwiającej prowadzenie żeglugi do 80% dni w roku,
- utrzymanie głębokości tranzytowej na poziomie 2,5 m na ODW (Ognica-Szczecin) i na Martwej Wiśle,
- zapewnienie prześwitów pod przyszłą infrastrukturą krzyżującą się z drogą wodną na poziomie pozwalającym na transport dwóch warstw kontenerów,
- utrzymanie dróg wodnych zgodnie z art. 43 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. *o żegludze śródlądowej*, w tym publikacja komunikatów nawigacyjnych i innych informacji dotyczących aktualnych warunków na drogach wodnych.

Oprócz DWN na możliwości rozwoju transportu wodnego śródlądowego mają wpływ także inne czynniki związane ze zrównoważoną gospodarką wodną, zagospodarowaniem rzek oraz czynniki zewnętrzne, takie jak:

- polityka transportowa (sfera regulacji i strategii wpływających na warunki rynkowe) na poziomie UE, krajowym, regionalnym i lokalnym,
- struktura gospodarki i ogólna sytuacja gospodarcza w korytarzach transportowych, inwestycje infrastrukturalne oraz inne czynniki wpływające na popyt na transport,
- sytuacja na rynku pracy,
- sytuacja ekonomiczna przedsiębiorców (armatorów i operatorów punktów przeładunkowych) działających w żegludze śródlądowej, od których zależy podaż transportu,
- dostępność zasobów wodnych, zmiany klimatyczne i czynniki związane z oddziaływaniem na środowisko.

Strategia realizacji KPŻ2030 ukierunkowana będzie przede wszystkim na działania o charakterze programowym i regulacyjnym oraz realizację projektów inwestycyjnych. Inwestycje wdrażane w ramach KPŻ2030 będą miały na celu **poprawę warunków nawigacyjnych na użytkowanych transportowo odcinkach dróg wodnych**, w szczególności na zapleczu portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Natomiast zadania programowe ukierunkowane będą na adaptację niektórych aspektów rynku żeglugowego do wyzwań związanych ze zrównoważonym rozwojem sektora transportu.

Należy podkreślić, że realizowanie działań inwestycyjnych przewidzianych w ramach KPŻ2030 powinno uwzględniać uwarunkowania wynikające z dokumentów planistycznych dotyczących innych gałęzi transportu.

4.2. Cele szczegółowe i zakres interwencji

Realizacja KPŻ2030 zostanie osiągnięta poprzez następujące cele szczegółowe:

- cel szczegółowy 1 – zapewnienie Dobrych Warunków Nawigacyjnych,
- cel szczegółowy 2 – rozwój rynku w sektorze transportu wodnego śródlądowego,

- cel szczegółowy 3 – rozwój partnerstwa na rzecz zrównoważonego rozwoju dróg wodnych.

Zakres inwestycji KPŻ2030 odnosi się do następujących odcinków śródlądowych dróg wodnych:

- E30 – ODW, odcinek od Gliwic do portów morskich Szczecin i Świnoujście,
- E40 – Wisła na odcinku Port Morski Gdańsk-Toruń.

4.2.1. Cel szczegółowy 1 – Zapewnienie Dobrych Warunków Nawigacyjnych

Zwiększenie roli transportu wodnego śródlądowego i dążenie do zapewnienia prawidłowego funkcjonowania żeglugi śródlądowej wymagają zapewnienia Dobrych Warunków Nawigacyjnych na wykorzystywanych transportowo odcinkach dostępowych do portów morskich. Działania celu szczegółowego 1 ukierunkowane są na osiągnięcie warunków dla wykonywania operacji transportowych w oparciu o wyniki diagnozy transportowej, które wskazują, że:

- w krajowych relacjach o charakterze regionalnym i ponadregionalnym kluczowa jest rewitalizacja infrastruktury liniowej i punktowej we wszystkich regionach ODW oraz rewitalizacja infrastruktury liniowej na DWDW (region województw kujawsko-pomorskiego i pomorskiego),
- w relacjach z rynkami zagranicznym o charakterze transgranicznym (tj. z Republiką Federalną Niemiec) kluczowa jest rewitalizacja infrastruktury liniowej na odcinku granicznym ODW.

Działania prowadzone na wykorzystywanych transportowo, wymienionych wyżej odcinkach będą dążyć do poprawy głębokości tranzytowej oraz parametrów śluz. Zakres interwencji będzie obejmował modernizację zabudowy regulacyjnej dróg wodnych. Priorytetem jest dokończenie projektów inwestycyjnych na stopniach wodnych położonych na ODW (E30), które w przewidzianym zakresie, oprócz przebudowy i modernizacji infrastruktury o dominującej funkcji transportowej (śluz), obejmują także budowę piętrzące (jazy) – integralne elementy stopni wodnych – w celu poprawy bezpieczeństwa ich funkcjonowania i odporności na zmiany klimatu. Zapewnienie głębokości tranzytowej odpowiadającej co najmniej III klasie żeglowności dróg wodnych wymagane jest również do pracy lodołamaczy.

Najważniejsze działania:

- odbudowa infrastruktury liniowej: tj. zabudowy regulacyjnej na odcinku Odry granicznej (w tym realizacja projektów inwestycyjnych umożliwiających pracę lodołamaczy) oraz zapewnienie stabilnej głębokości tranzytowej,
- dokończenie inwestycji na stopniach wodnych funkcjonujących obecnie na ODW w zakresie infrastruktury transportowej oraz w zakresie poprawy bezpieczeństwa przeciwpowodziowego,
- odbudowa zabudowy regulacyjnej na DWDW oraz na ODW (modernizacja Kanału Gliwickiego),
- aktualizacja wskaźnika określającego parametr WWŻ na DWDW i na ODW, a w konsekwencji weryfikacja określonych obecnie prześwitów pod infrastrukturą krzyżującą się z drogą wodną.

4.2.1.1. Osiągnięcie Dobrych Warunków Nawigacyjnych na Odrzańskiej Drodze Wodnej

Priorytetem realizacji KPŻ2030 będą projekty inwestycyjne na ODW (polskim odcinku drogi wodnej E30), które pozwolą na jej wykorzystanie transportowe na całej długości ze szczególnym uwzględnieniem poprawy dostępności do Zespołu Portów Morskich Szczecin-Świnoujście. Należy podkreślić, że niektóre etapy projektów inwestycyjnych na ODW ukierunkowanych na likwidację miejsc limitujących zostały uwzględnione w POLiŚ 2014–2020. Zakres tych przedsięwzięć – obejmujący przede wszystkim odcinek Odry granicznej i Odry środkowej oraz modernizację stopni wodnych na opolskim odcinku Odry skanalizowanej – przyczyni się do etapowego (stopniowego) wzmocnienia warunków dla prowadzenia operacji transportowych na całej długości ODW.

Integralnym elementem korytarza ODW jest Kanał Gliwicki. Łączy on konurbację śląską (przez trójmodalne centrum logistyczne w Gliwicach z portem śródlądowym o największej w Polsce zdolności przepustowej) z Zespołem Morskich Portów Szczecin-Świnoujście. Dla zwiększenia efektywności transportu Kanał Gliwicki wymaga działań rehabilitacyjnych dotyczących szlaku żeglugowego oraz urządzeń i obiektów funkcjonalnie z nim powiązanych.

Istotą planowanego zakresu interwencji jest zatrzymanie negatywnego trendu w relacjach transgranicznych oraz wzmocnienie relacji regionalnych i ponadregionalnych.

4.2.1.2. Osiągnięcie Dobrych Warunków Nawigacyjnych na Drodze Wodnej Dolnej Wisły

W ramach KPŻ2030 kontynuowane będą działania na rzecz poprawy warunków żeglugowych DWDW na 261 km dolnej Wisły od Torunia do Portu Morskiego Gdańsk (w rejonie odcinków ujściowych) – w przebiegu międzynarodowej drogi wodnej E40. Podjęte zostaną działania na rzecz eliminacji miejsc limitujących na DWDW polegające na odbudowie lub modernizacji istniejącej infrastruktury liniowej (zabudowy regulacyjnej). Głównym celem projektów inwestycyjnych na DWDW jest stworzenie warunków żeglugowych dla transportu wodnego śródlądowego w obsłudze portu morskiego Gdańsk z zapleczem lądowym w regionach kujawsko-pomorskim i pomorskim.

Doświadczenia innych europejskich portów morskich wskazują, że żegluga śródlądowa na odcinkach dostępowych do portów przyczynia się do dywersyfikacji transportu i zmniejszenia kongestii na sieci transportowej. Poprawa dostępności od strony lądu jest jednym z warunków dalszego rozwoju i zachowania konkurencyjności Morskiego Portu Gdańsk. Wyniki diagnozy transportowej wykazały, że parametry nawigacyjne DWDW, utrzymane przez planowaną rewitalizację istniejącej infrastruktury, pozwalają na prowadzenie transportu w regionach położonych na zapleczu Gdańska.

4.2.1.3. Zapewnienie prześwitów w zakresie infrastruktury krzyżującej się z drogami wodnymi

Wdrożenie regulacji prawnych w zakresie infrastruktury krzyżującej się

W kontekście zapewniania odpowiedniej wielkości prześwitów pod infrastrukturą krzyżującą się w ramach KPŻ2030 przewiduje się wdrożenie regulacji prawnych pozwalających administracji żeglugowej na uzgadnianie planowanych i realizowanych inwestycji, które mają wpływ na ten parametr.

Najwyższa Woda Żeglowna – wdrożenie regulacji prawnych i aktualizacja

Jednym z paramentów eksploatacyjnych śródlądowych dróg wodnych, według których przyjmuje się kryteria określające klasę drogi wodnej, jest minimalna wysokość prześwitu pod mostami, rurociągami i innymi urządzeniami krzyżującymi się z drogą wodną. Wysokość tę ustala się ponad WWŻ określoną dla danego odcinka szlaku wodnego. Obecnie dla dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym prześwit ten wynosi 5,25 lub 7 metrów (w zależności od liczby warstw przewożonych kontenerów).

W ramach KPŻ2030 zakłada się aktualizację WWŻ na DWDW i ODW. Działanie to pozwoli zweryfikować obecnie określone prześwity pod mostami, co w konsekwencji może przełożyć się na zmianę niektórych parametrów eksploatacyjnych omawianych dróg wodnych. Zakłada się, że realizacja zadania przyczyni się do eliminacji wąskich gardeł, tj. likwidacji części niewystarczających wysokości prześwitów pod infrastrukturą krzyżującą się z drogą wodną bez konieczności ingerencji w konstrukcję tej infrastruktury.

Następstwem prowadzonych działań będzie rewizja klasyfikacji dróg wodnych. Istotą planowanych procesów jest ewaluacja funkcjonowania obecnie obowiązujących przepisów klasyfikujących drogi wodne, w tym przyjętej metodyki i rezultatów podziału klas żeglowności. Proces rewizji będzie uwzględniał treść obowiązujących umów międzynarodowych oraz przepisów UE.

Tabela 9. Kamienie milowe realizacji Celu szczegółowego 1

Lp.	Nazwa	Odpowiedzialny za realizację	Termin (rok)
1a	Rewizja klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (I)	minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej, PGW WP	2024
1b	Przyjęcie regulacji prawnych w zakresie infrastruktury krzyżującej się oraz aktualizacja wskaźnika WWŻ	minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej, PGW WP, UŻŚ	2023-2028
1c	Rewizja klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (II)	minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej, PGW WP	2030
1d	Przyjęcie regulacji prawnych zapewniających wpływ na utrzymanie parametrów eksploatacyjnych AGN dla polskich odcinków dróg wodnych E30, E40 i E70	minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej	2023

Źródło: Opracowanie własne.

4.2.2. Cel szczegółowy 2 – Rozwój rynku w sektorze transportu wodnego śródlądowego

Istotnym czynnikiem konkurencyjności transportu wodnego śródlądowego jest jego efektywność rozumiana jako możliwość wykonywania pracy przewozowej z wykorzystaniem przewagi wynikającej z ładowności statków śródlądowych i przepustowości drogi wodnej.

W ramach KPŻ2030 zaplanowano działania odnoszące się do aspektów podaży, które na podstawie analiz popytowych w największym stopniu przyczynią się do poprawy sprawności i elastyczności żeglugi śródlądowej rozumianych jako spełnienie wymagań rynku przewozowego obejmującego wszystkie gałęzie transportu w ramach zrównoważonego i zintegrowanego systemu transportowego.

Najważniejsze działania:

- kształtowanie warunków na rzecz rozwoju terminali (portów, punktów przeładunkowych) śródlądowych i włączenia transportu wodnego śródlądowego w system transportu intermodalnego,
- działania na rzecz społecznie zrównoważonej żeglugi śródlądowej – sieć miejsc postojowych,
- wsparcie transformacji floty śródlądowej w kierunku statków nisko- i zeroemisyjnych oraz odpornych na zmiany klimatu,
- rozwój Systemu Usług Informacji Rzecznej (RIS) i powiązania z innymi systemami wspierającymi przepływ ładunków i informacji oraz systemami zarządzania ruchem;
- cyfryzacja obsługi podmiotów rynku żeglugowego.

4.2.2.1. Kształtowanie warunków na rzecz rozwoju terminali (portów, punktów przeładunkowych) śródlądowych i włączenia transportu wodnego śródlądowego w system transportu intermodalnego

Gęstość terminali oraz infrastruktura dostępowa do nich warunkują dostęp do danej gałęzi transportu i jej integrację z całym systemem transportowym. W ramach KPŻ2030 podejmowane będą działania w zakresie kształtowania otoczenia strategiczno-regulacyjnego na rzecz rozwoju portów śródlądowych, w tym w zakresie rozwoju infrastruktury ładowania lub tankowania paliw alternatywnych i włączenia ich w sieć transportową kraju.

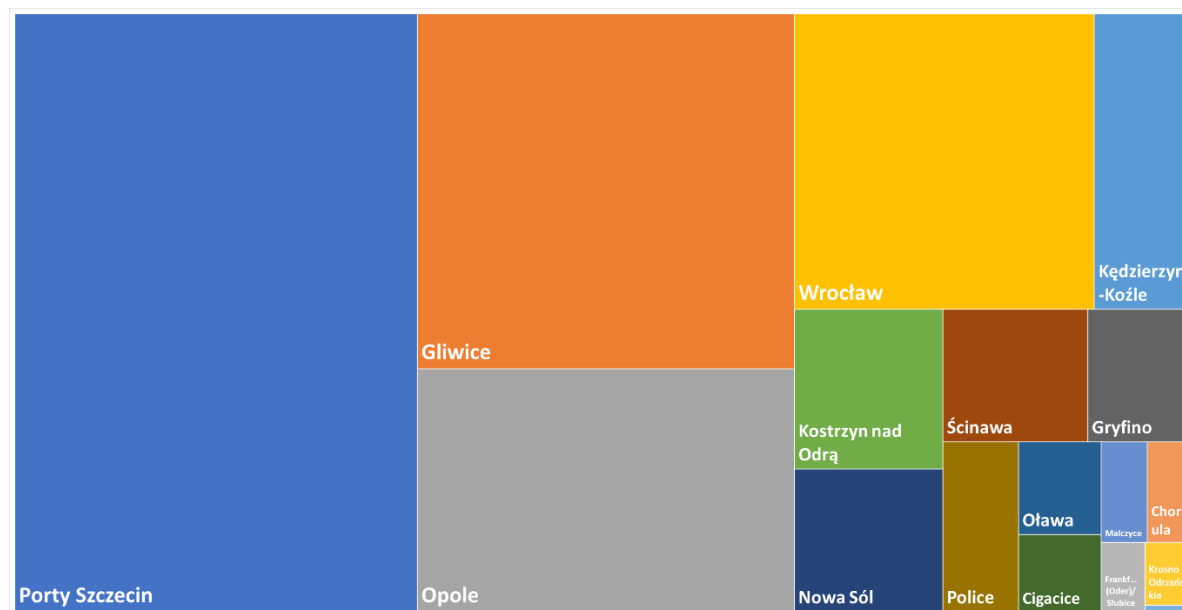
Na podstawie przeprowadzonych analiz (w tym wywiadów wśród przedsiębiorców i jednostek samorządu terytorialnego) oraz badań modelowych uwzględniono rejony transportowe, które posiadają potencjał do uruchomienia miejsc punktów przeładunkowych (terminali). Wskazanie rejonów nie przesądza o ostatecznej lokalizacji terminali, ale dostarcza danych o prognozowanych ładunkach transportowanych drogą wodną, które powinny zostać wykorzystane do dalszych analiz.

Osiągnięcie prognozowanego poziomu ładunków wymaga **ok. 18 działających terminali w rejonach o największym potencjale do generowania przeładunków na ODW³³**: Gliwice, Kędzierzyn-Koźle, Chorula, Opole Groszowice, Opole, Oława, Wrocław, Malczyce, Ścinawa, Głogów, Nowa Sól, Cigacice, Krosno Odrzańskie, Słubice, Kostrzyn nad Odrą, Gryfino, Police, Szczecin³⁴ oraz **ok. 5 działających stale rejonów potencjalnie wykorzystywanych do przeładunków na DWDW³⁵**: Toruń, Bydgoszcz-Solec Kujawski, Chełmno, Korzeniewo, Tczew³⁶.

W odniesieniu do ODW aktualnie dostępne analizy potwierdziły zasadność rozwoju funkcji portowych we wszystkich 6 lokalizacjach wskazanych w AGN, tj. Gliwice, Kędzierzyn-Koźle, Wrocław, Kostrzyn nad Odrą, Szczecin, Świnoujście. Dodatkowymi rejonami dogodnymi dla lokalizacji punktów przeładunkowych są: Chorula, Opole Groszowice, Opole, Oława, Malczyce, Ścinawa, Głogów, Nowa Sól, Cigacice, Krosno Odrzańskie, Słubice, Gryfino i Police. Również na dolnej Wiśle analizy potwierdziły uzasadnienie dla rozwoju portów w miejscowościach wskazanych w AGN, tj. Bydgoszcz-Solec Kujawski, Gdańsk. Miejsca lokalizacji dodatkowych terminali o największym potencjale przeładunkowym to: Chełmno, Korzeniewo i Tczew.

Właścicielem większości terenów z potencjałem dla rozwoju działalności przeładunkowej są jednostki sektora publicznego oraz podmioty prywatne. Uruchomienie terminali będzie wynikać z decyzji inwestora podejmowanych w oparciu o lokalne uwarunkowania przestrzenne i społeczno-ekonomiczne.

Wykres 12. Prognozowany udział rejonów w przewozach ładunków na ODW w 2030 r. – procentowy podział generatorów ruchu³⁷



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z modelu ruchu żeglugi śródlądowej.

Analizując planowane wielkości przeładunków w portach ODW, zauważyć można, że lokalizacje o największym potencjale to porty w Szczecinie, Gliwicach, Wrocławiu i Opolu. Natomiast prognozy

³³ Analiza sektora transportu wodnego śródlądowego w zakresie wynikającym z modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej i Drogi Wodnej Rzeki Wisły wykonanej na zlecenie MGMiŻŚ.

³⁴ W ramach konsultacji publicznych realizowanych na podstawie ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, partnerzy społeczni podkreślili znaczenie rejonu Gorzowa Wielkopolskiego jako potencjalnej lokalizacji węzła przeładunkowego.

³⁵ Analiza sektora transportu wodnego śródlądowego w zakresie wynikającym z modernizacji (...).

³⁶ Analiza sektora transportu wodnego śródlądowego w zakresie wynikającym z modernizacji (...).

³⁷ Prognozowany udział w przewozach ładunków na ODW w 2030 r. mają również regiony o stosunkowo niskiej wartości koncentracji ładunków i ze względu na niską wartość mogą być gorzej widoczne na wykresie, są to (w kolejności malejącej): Malczyce (niebieski prostokąt), Chorula (pomarańczowy), Frankfurt (Oder)/Słubice (szary), Krosno Odrzańskie (żółty), Głogów (najmniejszy, niebieski prostokąt w prawym dolnym rogu).

wielkości przeładunków na objętym zakresie KPŻ2030 odcinku Wisły wskazują na Gdańsk, Bydgoszcz-Solec Kujawski i Toruń jako porty o największym potencjale.

Analiza wielokryterialna potencjału transportowego i gospodarczego rejonów transportowych w korytarzu ODW pozwoliła na ocenę potencjalnych lokalizacji punktów przeładunkowych wraz z ich charakterystyką i wstępną kategoryzacją³⁸. Istotnymi elementami analizy była liczba istniejących powiązań międzygałęziowych (infrastruktura dostępowa) i potencjał gospodarczy danego rejonu. Wykorzystywanie analiz wielokryterialnych z oceną ich roli w systemie transportowym kraju pozwoli na optymalne wyznaczenie strategicznych portów dla włączenia żeglugi śródlądowej w rozwój transportu intermodalnego. Część terminali będzie miała oddziaływanie ponadregionalne, a niektóre z nich będą miały znaczenie regionalne lub subregionalne. Ważna dla siły i pozycji konkurencyjnej danego portu w korytarzu transportowym może być także działalność konkretnego gestora ładunku, który dąży do wykorzystywania transportu wodnego śródlądowego jako najbardziej efektywnej gałęzi transportu w określonej relacji.

Dodatkowo, planując inwestycje w porty śródlądowe i przystanie przeładunkowe, inwestorzy powinni uwzględnić możliwość zapewnienia statkom infrastruktury do obsługi paliw alternatywnych, w tym dostawy energii elektrycznej. Kluczowe znaczenie dla rozwoju tej infrastruktury mają postanowienia AFIR³⁹ dotyczące portów śródlądowych w sieci TEN-T i ich wpływu na obniżenie emisyjności sektora poprzez wykorzystanie paliw alternatywnych.

Tabela 10. Potencjalne lokalizacje portów śródlądowych na ODW⁴⁰

Lp.	Nazwa rejonu	Zakres inwestycji	Potencjał międzygałęziowy	Znaczenie portu w sieci transportowej
1	Kędzierzyn-Koźle	rozbudowa	trójmodalny	lokalne
2	Krapkowice	nowy	trójmodalny	międzynarodowe
3	Chorula	rozbudowa	dwumodalny	
4	Opole	nowy	trójmodalny	krajowe
5	Brzeg	nowy	trójmodalny	krajowe
6	Oława	nowy	dwumodalny	lokalne
7	Czernica	nowy	trójmodalny	krajowe
8	Wrocław	nowy	trójmodalny	międzynarodowe
9	Malczyce	rozbudowa	trójmodalny	lokalne
10	Lubiąż	nowy	dwumodalny	krajowe
11	Ścinawa	nowy	trójmodalny	międzynarodowe
12	Głogów	nowy	trójmodalny	krajowe
13	Bytom Odrzański	nowy	trójmodalny	międzynarodowe
14	Nowa Sól	nowy	trójmodalny	
15	Cigacice	nowy	dwumodalny	krajowe
16	Dobrzęcin	nowy	trójmodalny	międzynarodowe
17	Krosno Odrzańskie	nowy	trójmodalny	lokalne
18	Urad	nowy	trójmodalny	międzynarodowe
19	Świecko	nowy	dwumodalny	
20	Kostrzyn	rozbudowa	trójmodalny	międzynarodowe

Źródło: Biuro ds. Odrzańskiej Drogi Wodnej ZMPSiS S.A.

³⁸ Wyznaczanie lokalizacji portów śródlądowych – prace analityczne Biura ds. Odrzańskiej Drogi Wodnej ZMPSiS S.A.

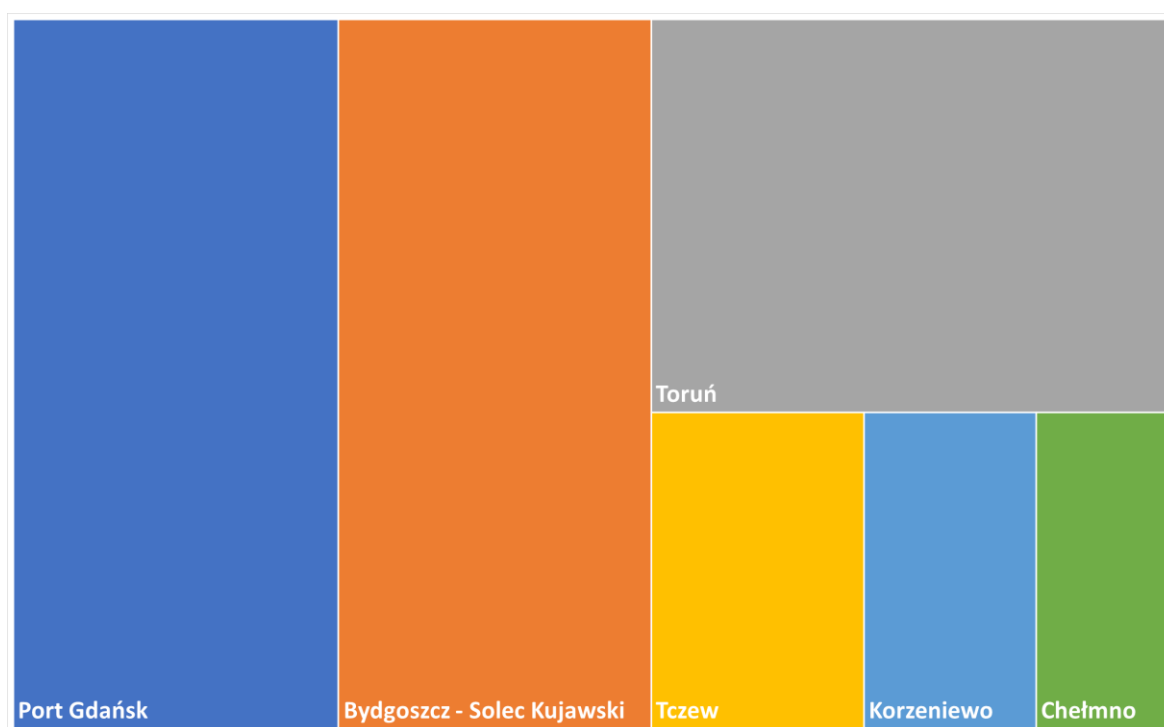
³⁹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz. Urz. UE L 307/1).

⁴⁰ W zakończonych w styczniu 2022 r. konsultacjach publicznych, realizowanych na podstawie ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, partnerzy społeczni wskazali, że znaczenie portu w rejonie Kędzierzyna-Koźla powinno zostać określone jako krajowe lub międzynarodowe, a dla portów w rejonie Głogowa i Cigacic jako międzynarodowe. Ponadto port w okolicy Cigacic powinien zostać określony jako trójmodalny, a zakres inwestycji określony jako: rozbudowa. Gmina Środa Śląska wskazała na konieczność ujęcia w projekcie KPŻ2030 budowy portu śródlądowego w miejscowości Zakrzów. Wskazywano również na brak w tabeli Gliwic jako potencjalnej lokalizacji portu na ODW (zakres inwestycji: rozbudowa, znaczenie: międzynarodowe). Dodatkowo podkreślono znaczenie rejonu Gorzowa Wielkopolskiego jako lokalizacji potencjalnego węzła przeładunkowego.

Należy podkreślić, że najbliższym logistycznym ideału portu trójmodalnego jest działający na ODW port śródlądowy w Gliwicach – na początku Kanału Gliwickiego działa Śląskie Centrum Logistyki dysponujące magazynami, placami i zdolnościami przeładunkowymi na poziomie 1 mln ton (w tym 80 tys. TEU). Port ma potencjał do rozbudowy i osiągnięcia znaczenia międzynarodowego w sieci transportowej. Co ważne, obecnie w sieci TEN-T znajduje się węzeł kolejowy Gliwice (magistrala E-30) oraz infrastruktura drogowa (autostrady A1 i A4).

W korytarzu DWDW należy dostrzec największy potencjał węzła logistycznego Bydgoszcz, składającego się w przyszłości z Platformy multimodalnej Bydgoszcz-Solec Kujawski oraz Terminala intermodalnego Bydgoszcz Emilianowo. Węzeł zlokalizowany w aglomeracji bydgosko-toruńskiej charakteryzuje się strategicznym położeniem, zapewniającym obsługę ładunków w relacjach pomiędzy portami morskimi w Gdańsku i Gdyni, a głównymi aglomeracjami kraju – Łódź, Warszawa, Poznań, przy wykorzystaniu wszystkich gałęzi transportu – drogowego, kolejowego i wodnego śródlądowego⁴¹.

Wykres 13. Prognozowany udział rejonów w przewozach ładunków na Drodze Wodnej Dolnej Wisły w 2030 r. – procentowy podział generatorów ruchu



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z modelu ruchu żeglugi śródlądowej.

Diagnoza transportowa wykazała, że na ODW znajdują się funkcjonujące porty śródlądowe o wymiernym potencjale (Szczecin i Świnoujście, Police – porty ujęte w sieci TEN-T oraz port w Gliwicach). Natomiast w przypadku DWDW oprócz miejsc okazjonalnie wykorzystywanych do operacji przeładunkowych brakuje węzła transportowego zdolnego do obsługi przewozów regionalnych i ponadregionalnych.

Potencjalne terminale we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym

Wyznaczenie rejonów transportowych nie oznacza wskazania jednej lokalizacji dla funkcjonowania portu lub punktu przeładunkowego.

Gminy z terenu Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego wskazują co najmniej trzy lokalizacje terminali nad ODW: Czernica, Wrocław (Rędzin) i Malczyce. Aktualnie operacje logistyczne

⁴¹ Infra Centrum Doradztwa, *Koncepcja ostatniej mili dla Węzła logistycznego Bydgoszcz (Platforma multimodalna Bydgoszcz-Solec Kujawski oraz Terminal intermodalny Bydgoszcz Emilianowo)*, przygotowana na zlecenie Województwa Kujawsko-Pomorskiego w ramach projektu COMBINE.

są realizowane wyłącznie w istniejącym porcie Malczyce. Gmina Czernica jest na etapie wstępnych analiz obejmujących transportowe wykorzystanie akwenu w starorzeczcu przylegającym do ODW. Miasto Wrocław wskazało Port Rędzin jako przyszły multimodalny port śródlądowy w Kierunkach Zagospodarowania Przestrzennego.

Ocena potencjału gospodarczego Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego, prognoza popytu i jego struktura oraz uwarunkowania przestrzenne wskazują na potencjał przeładunkowy dla wszystkich trzech rozważanych terminali i ich komplementarność.

W perspektywie obowiązywania KPŻ2030 należy dążyć do uzupełnienia korytarza transportowego DWDW o punkt przeładunkowy pozwalający na regularną obsługę operacji transportowych. Analizując dokumenty strategiczne dla regionu kujawsko-pomorskiego oraz biorąc pod uwagę deklaracje przedstawicieli jednostek samorządu terytorialnego, projektem o największym prawdopodobieństwie realizacji jest inwestycja pn. *Budowa nabrzeża przeładunkowego na Wiśle w Solcu Kujawskim*. W zakresie interwencji Programu na liście indykatywnej projektów zostało uwzględnione działanie polegające na kompleksowym opracowaniu dokumentacji projektowej dla powyższego przedsięwzięcia.

Analizy transportowe wskazują, że w celu optymalizacji dostępu do transportu wodnego śródlądowego powinny działać wszystkie porty śródlądowe w lokalizacjach określonych w AGN, tj. Świnoujście, Szczecin, Kostrzyn nad Odrą, Wrocław, Kędzierzyn-Koźle Gliwice, Gdańsk, Elbląg, Bydgoszcz, a ponadto powinny funkcjonować dodatkowe węzły transportowe (porty lub punkty przeładunkowe).

KPŻ2030 w zakresie rejonów transportowych oraz lokalizacji portów wskazuje na wyniki analiz i nie jest dokumentem wiążącym. W ramach KPŻ2030 zostanie wypracowana struktura sieci publicznych portów i przystani śródlądowych, która będzie uwzględniać w szczególności analizę lokalizacyjną węzłów transportowych, ilość i strukturę ładunków ciężących do drogi wodnej, powiązania z innymi gałęziami transportu oraz strukturę właścicielską terenów lub istniejącej infrastruktury. Działanie te wpisują się w realizację celu dokumentu pn. *Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r., z perspektywą do 2040 r.*⁴²

Drogi wodne w strategiach spółek o istotnym znaczeniu dla gospodarki państwa – Grupa Azoty S.A.

Grupa Azoty Zakłady Azotowe Kędzierzyn S.A. – dzięki potencjałowi, którym dysponuje – posiada możliwości przewozowe wykorzystujące śródlądowe drogi wodne, zdolność wspierania inicjatyw kreujących popyt i podaż usług żeglugowych oraz możliwości w zakresie modernizacji i wykorzystania lub udostępniania własnej infrastruktury. Należy również podkreślić, że Grupa Azoty S.A. w ramach spółki polickiej i kędzierzyńskiej dysponuje portami rzecznyymi w górnym i dolnym biegu ODW oraz nabrzeżem we Wrocławiu.

Zgodnie z deklaracjami spółki firma przyjęła strategię, w ramach której planuje rozpoczęcie działań związanych z uruchomieniem (w ciągu najbliższych lat) transportów ODW na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Wrocław. Jest to działanie wspierające osiągnięcie celów KPŻ2030 w zakresie wzrostu przewozów towarów żegluga śródlądową z 4,9 mln ton ładunków w roku bazowym 2015 do 6,8 mln w roku 2030.

Społecznie zrównoważona żegluga śródlądowa

Dodatkowym elementem rozwoju publicznych portów i przystani śródlądowych będą działania na rzecz społecznie zrównoważonej żeglugi śródlądowej poprzez stworzenie warunków do budowy sieci miejsc postojowych dla użytkowników dróg wodnych. Wysoka gęstość stanowisk postojowych

⁴² W ramach celu pn. *Powstanie kompleksowych projektów wykorzystania transportu intermodalnego w łańcuchach dostaw – cel 1b Wsparcie rozwoju infrastruktury liniowej* wskazane zostało działanie: *Analiza dotycząca oceny możliwości wykorzystania transportu wodnego śródlądowego rzeczno w przewozach intermodalnych*.

(dedykowanych dla statków przeznaczonych do transportu ładunków i pasażerów oraz dla jednostek pływających służących do turystyki, sportu i rekreacji) umożliwi pełne wykorzystanie dróg wodnych jako szlaków komunikacyjnych uwzględniających cele gospodarcze, społeczne oraz środowiskowe (ochrona przed zanieczyszczeniem rzek).

Miejsca postojowe zostaną wyposażone w systemy gospodarowania odpadami, punkty odbioru nieczystości z jednostek pływających, slipy do wodowania lub wyciągania jednostek pływających, a także możliwość poboru wody i punkty dystrybucji paliwa. Zapewniony zostanie również dostęp do energii elektrycznej oraz do dróg lokalnych. Miejsca postojowe będą posiadały monitoring wizyjny i odpowiednie oznakowanie.

Powyższe działania pozwolą na zwiększenie atrakcyjności dróg wodnych i korzyści ekonomicznych dla administracji drogi wodnej oraz jednostek samorządu terytorialnego w obszarze oddziaływania szlaku wodnego. Potrzeby w zakresie budowy i rozwoju sieci miejsc postojowych zostaną uwzględnione w ramach prac nad strukturą sieci portów i nabrzeży przeładunkowych jako podzadanie realizacji *Kamienia milowego 2a*. Podczas realizacji tego kamienia milowego planuje się przeprowadzić diagnozę potrzeb w zakresie rozwoju sieci miejsc postojowych z przedstawicielami jednostek samorządu terytorialnego, branży (związku armatorów), organizacji pozarządowych, a także administracji żeglugowej i wodnej.

4.2.2.2. Wsparcie działań na rzecz zmniejszenia emisyjności statków śródlądowych i rozwoju floty odpornej na zmiany klimatu

Założenia *Europejskiego Zielonego Ładu* oraz wymogi związane z dochodzeniem gospodarek państw członkowskich UE do neutralności klimatycznej, wymagają rozwoju innowacyjnych rozwiązań ukierunkowanych na obniżenie poziomu emisyjności floty statków żeglugi śródlądowej oraz wzmocnienie jej odporności na zmiany klimatu. Na poziomie mikroekonomicznym konkurencyjność przewoźników jest uzależniona od stanu technicznego floty i jej zdolności przewozowej.

Przegląd dostępnych analiz wskazuje na trzy kategorie działań mających na celu redukcję emisji w sektorze⁴³:

- techniczne – inwestycje w modernizację i zakup statków wykorzystujących paliwa alternatywne oraz w budowę nisko- i zeroemisyjnej floty oraz efektywnej energetycznie,
- operacyjne – sposób prowadzenia statku i wyposażenia w systemy ułatwiające żeglugę i wpływające na efektywność energetyczną,
- zarządzanie ruchem – rozwój systemów zarządzania ruchem, takich jak RIS, w celu zwiększenia efektywności energetycznej.

W ramach KPŻ2030 podejmowane będą działania w zakresie kształtowania otoczenia strategiczno-regulacyjnego działalności armatorów śródlądowych i stoczni śródlądowych oraz działania wspierające modernizację floty i wdrożenie innowacyjnych rozwiązań.

Realizacja zadań związanych z przejściem na nisko- i zeroemisyjne oraz odporne na zmiany klimatu statki żeglugi śródlądowej zakłada następujące kategorie działań:

- rozwój sektora badań i rozwoju – opracowanie koncepcji technicznych, projektów, analiz wykorzystania nowych technologii i innowacyjnych rozwiązań, w tym budowy statków przyjaznych środowisku i przystosowanych do żeglugi w warunkach nawigacyjnych polskich dróg wodnych oraz rozwoju systemów zarządzania transportem, w oparciu m.in. o autonomiczne rozwiązania,

⁴³ CNNR, MARKET REPORT 2014–2017: Main features and trends of the European Inland Waterway Transport sector.

- transfer wiedzy i umiejętności do armatorów śródlądowych oraz innych interesariuszy sektora – zmniejszenie luki rozwojowej pomiędzy projektem a wdrożeniem przygotowanych rozwiązań,
- ramy prawne i modele finansowe – przystosowanie regulacji do wprowadzenia nowych rozwiązań na rynek transportowy oraz działania na rzecz opracowania dopasowanych do potrzeb modeli wsparcia finansowego transformacji floty, w oparciu o środki krajowe oraz zagraniczne.

Powyższe działania powinny być realizowane we współpracy i dialogu z przedstawicielami branży żeglugi śródlądowej (związkami armatorów), sektora naukowego, przemysłu stocznioowego, a także organizacjami pozarządowymi, np. organizacjami ekologicznymi. Przyjęty model jest zgodny z założeniami tożsamyh projektów realizowanych na rynkach żeglugowych innych państw członkowskich UE⁴⁴.

Opisane działania zakładają również ewaluację funkcjonowania Funduszu Żeglugi Śródlądowej, w szczególności w zakresie katalogu instrumentów wsparcia finansowego armatorów i wpływu na proces transformacji floty. Odpowiedni system zachęt finansowych, w tym fiskalnych i zewnętrznych instrumentów wsparcia, może wspomóc proces wprowadzenia na polskie śródlądowe drogi wodne niskoemisyjnych i zeroemisyjnych oraz odpornych na zmiany klimatu statków, a także nowoczesnych projektów optymalizujących efektywność operacji transportowych.

Dodatkowym elementem wprowadzonych instrumentów powinna być możliwość budowy zeroemisyjnego i odpornego na zmiany klimatu statku przez PGW WP. Administrator drogi wodnej powinien dysponować nisko- i zeroemisyjną flotą na potrzeby prowadzenia działalności przewozowej oraz prac utrzymaniowych, a także działań edukacyjnych.

Transformacja floty dążyć będzie do obniżenia emisyjności oraz rozwoju technologicznego, przystosowując statki do faktycznych warunków nawigacyjnych (np. niskich stanów wód) panujących na drogach wodnych, podnosząc konkurencyjność przedsiębiorstw żeglugowych. Popularyzacja zero i niskoemisyjnych statków pozostaje w ścisłej korelacji z rozwojem infrastruktury ładowania i tankowania paliw alternatywnych.

4.2.2.3. Rozwój Systemu Usług Informacji Rzecznej (RIS) i powiązania z innymi systemami wspierającymi przepływ ładunków i informacji oraz systemami zarządzania ruchem

Cyfryzacja sektora transportu wpływająca na poprawę efektywności jest kolejnym obszarem wymagającym wsparcia. Drogi wodne zostaną wyposażone w system zarządzania ruchem statków z możliwością rozwoju funkcji monitorowania przepływu ładunków w łańcuchu transportowym.

W ramach wzrostu bezpieczeństwa i integracji z innymi gałęziami transportu w zakresie KPŻ2030 zostaną zrealizowane projekty inwestycyjne dot. rozwoju systemu RIS na pozostałych odcinkach śródlądowych dróg wodnych. Projekty przewidziane zostały na odcinkach objętych indykatywną listą projektów⁴⁵.

4.2.2.4. Cyfryzacja obsługi podmiotów rynku żeglugowego

Istotnym elementem realizacji celu powinna być reforma obsługi administracyjnej podmiotów działających na rynku żeglugowym. Dla rozwoju rynku żeglugowego szczególne znaczenie ma digitalizacja procesów administracyjnych dotychczas prowadzonych analogowo (takich jak wydawanie dokumentów załóg i statków).

Dodatkowym elementem jest wprowadzenie cyfrowego poboru należności za korzystanie z dróg wodnych oraz urządzeń hydrotechnicznych (śluz i pochylni). W zakresie interwencji KPŻ2030 należy

⁴⁴ Projekt pn. *Green and efficient Danube Fleet* (GRENDEL) – współfinansowany w ramach środków UE, z programu INTERREG, wartość projektu: ok. 1,8 mln EUR.

⁴⁵ *Wdrożenie systemów informatycznych i telekomunikacyjnych (telematyki transportowej) we wszystkich rodzajach transportu, z uwzględnieniem kosztów oraz potencjalnych zysków (różnych dla poszczególnych gałęzi transportu)* – Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030).

przewidzieć możliwość realizacji działań na rzecz cyfryzacji obsługi użytkowników dróg wodnych – podmiotów gospodarczych oraz osób fizycznych.

Tabela 11. Kamienie milowe realizacji Celu szczegółowego 2

Lp.	Działanie	Odpowiedzialny za realizację	Termin (rok)
2a	Określenie struktury portów śródlądowych i nabrzeży przeładunkowych z uwzględnieniem kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. i w perspektywie do 2040 r.	minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej we współpracy z ministrem właściwym do spraw transportu	2024
2b	Wprowadzenie cyfrowego poboru należności za korzystanie z dróg wodnych i urządzeń hydrotechnicznych	PGW WP	2024
2c	Wprowadzenie e-usług administracji żeglugowej – elektroniczna baza dokumentów załóg i statków	Dyrektor UŻŚ Szczecin we współpracy z ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej	2026
2d	Rozszerzenie RIS na ODW: objęcie węzłów Wrocław i Gliwice	Dyrektor UŻŚ Szczecin we współpracy z Dyrektorem UŻŚ Wrocław, ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej oraz PGW WP	2027
2e	Budowa RIS na DWDW: od Portu Morskiego Gdańsk do węzła Bydgoszcz	Dyrektor UŻŚ Szczecin we współpracy z Dyrektorem UŻŚ Bydgoszcz, ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej oraz PGW WP	2030
2f	Niskoemisyjne i zeroemisyjne oraz odporne na zmiany klimatu statki żeglugi śródlądowej na drogach wodnych	minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej, BGK, PGW WP, armatorzy	2030

Źródło: Opracowanie własne.

4.2.3. Cel szczegółowy 3 – Rozwój partnerstwa na rzecz zrównoważonego rozwoju dróg wodnych

Zrównoważony rozwój sektora transportu określony w SZRT wymaga wspierania transportu wodnego śródlądowego w sposób wyznaczony przez KPŻ2030. W kierunku interwencji dla celu szczegółowego 3 określone zostały działania o charakterze sektorowym, których celem jest kształtowanie polityki rozwoju dróg wodnych i sektora żeglugi śródlądowej. Elementem takich działań jest uwzględnienie wszystkich istotnych komponentów, które pozwolą wyznaczyć strategię ukierunkowaną na zrównoważone zagospodarowanie rzek. W tym kontekście istotne znaczenie ma wsparcie celu rozwoju społeczno-gospodarczego kraju, określonego w SOR, oraz dążenie do realizacji celów rozwoju sektora transportu określonych w dokumentach strategicznych UE przy zastosowaniu rozwiązań ekologicznych.

Najważniejsze działania:

- opracowanie analiz i ekspertyz w zakresie zrównoważonego rozwoju dróg wodnych i infrastruktury funkcjonalnie powiązanej, w szczególności analiz środowiskowych, technicznych i ekonomicznych,
- uzyskanie wsparcia w przygotowaniu procedury Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko dla programów rozwoju dróg wodnych przygotowywanych na podstawie art. 42a ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej,
- podjęcie działań na rzecz opracowania koncepcji zagospodarowania polskiego odcinka MDW E70,
- podjęcie działań na rzecz opracowania kierunków rozwoju dróg wodnych o charakterze regionalnym,

- partnerstwo na rzecz rozwoju dróg wodnych i ich gospodarczego wykorzystania z portami morskimi, organizacjami gospodarczymi, jednostkami samorządu terytorialnego, organizacjami pozarządowymi i innymi,
- działania na rzecz włączenia śródlądowych dróg wodnych w Polsce do sieci TEN-T,
- wspieranie działalności sektora B+R w zakresie wsparcia sektora żeglugi śródlądowej poprzez rozwój współpracy i platform łączących jednostki naukowe, przedstawicieli biznesu oraz sektora publicznego i administrację dróg wodnych,
- realizacja działań informacyjno-promocyjno-edukacyjnych w obszarze żeglugi śródlądowej skierowanych do ogółu opinii publicznej i nadrzecznych społeczności lokalnych (z uwzględnieniem obszarów transgranicznych) oraz promocja kształcenia w szkołach ponadpodstawowych prowadzących kształcenie zawodowe w branży transportu wodnego.

4.2.3.1. *Polskie odcinki dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym – E30, E40 i E70*

Perspektywa obowiązywania KPŻ2030 pozwala na realizację działań zmierzających do ujednolicenia parametrów eksploatacyjnych na odcinkach dróg wodnych wykorzystywanych transportowo. Podstawowym rezultatem ma być wzmocnienie roli i wykorzystania tych odcinków dróg wodnych w poszczególnych korytarzach transportowych.

Wypełnienie kryteriów technicznych i operacyjnych dla dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, w szczególności dotyczących minimalnej głębokości tranzytowej, określonych w AGN wymaga przede wszystkim opracowania długoterminowej koncepcji rozwoju infrastruktury. Strategia inwestycyjna wykraczająca poza perspektywę 2030 r. powinna być poparta odpowiednimi analizami technicznymi, ekonomicznymi, transportowymi i środowiskowymi. Podstawą prawną do podjęcia działań na rzecz opracowania ww. koncepcji jest art. 42a ustawy *o żegludze śródlądowej*. W myśl tych przepisów minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej opracowuje programy rozwoju dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym.

Założeniem programów jest m.in. poprawa efektywności systemu transportowego jako czynnika zapewniającego długotrwały wzrost gospodarczy dzięki generowanym stopniowo, coraz większym efektom w różnych dziedzinach gospodarki, pobudzającym działania inwestycyjne i wspierające przedsiębiorczość w regionach. Rozwój dróg wodnych wpłynie na rozwój miejscowości i regionów nadrzecznych.

Analizując układ przestrzenny oraz obecną rolę poszczególnych dróg wodnych w przewozach ładunków, zakres programów rozwoju powinien dotyczyć polskich odcinków dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym tj. E30, E40 oraz E70 (połączenie Wisła-Zalew Wiślany). Mając na uwadze potencjał szlaków wodnych dla polityki transportowej kraju i konieczność analizowania planowanych działań pod kątem ich oddziaływania na środowisko, priorytetem jest przeprowadzenie strategicznych ocen oddziaływania na środowisko dla wspomnianych programów rozwoju dróg wodnych, tj. dokumentów dla polskich odcinków MDW E30, E40 oraz E70 (na odcinku Odra-Wisła oraz połączenie Wisła-Zalew Wiślany) – zgodnie z działaniami określonymi w SOR⁴⁶.

W ramach działań przewidzianych w KPŻ2030 planuje się uzyskanie wsparcia w zakresie przeprowadzenia procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla programów rozwoju dróg wodnych przygotowywanych na podstawie art. 42a ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. *o żegludze śródlądowej*, tj. programów rozwoju dróg wodnych wyznaczających strategię rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce.

Wyniki uzyskanych ocen środowiskowych dla ww. programów rozwoju będą warunkować podjęcie dalszych działań związanych z procedurą ich przyjęcia przez Radę Ministrów.

⁴⁶ Sporządzenie strategicznych ocen oddziaływania na środowisko dla planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030 i inwestycji realizowanych w oparciu o te plany – Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030).

Programy rozwoju dróg wodnych a planowanie rozwoju portów morskich

Rozwój polskich portów morskich uzależniony jest m.in. od jakości połączeń zarówno od strony lądu, jak i od strony morza. Porty morskie stanowią jedno z najważniejszych z punktu widzenia rozwoju gospodarczego Polski węzłów transportowych i hubów logistycznych, których potencjał zależy od efektywnej integracji z łańcuchem logistycznym w globalnej wymianie handlowej.

Zgodnie z wnioskami z raportu Najwyższej Izby Kontroli z 24 marca 2015 r. pt. *Gospodarka Finansowa i Inwestycyjna Portów Morskich o Podstawowym Znaczeniu dla Gospodarki Morskiej* kluczowe znaczenie dla portów morskich mają inwestycje służące poprawieniu dostępności portów od strony lądu i od strony morza. Należy uznać, że rozwój połączeń wodnych śródlądowych do polskich portów morskich jest ważny z punktu widzenia zapewnienia ich prawidłowego funkcjonowania i rozwoju oraz powinien następować tam, gdzie jest to możliwe i uzasadnione.

W przypadku MDW E70 na odcinku Wisła-Odra kluczowymi czynnikami określającymi ich rolę w rozwoju społeczno-gospodarczym są uwarunkowania środowiskowe, historyczne i kulturowe, a także rola transportowa (przewóz ładunków nie ma charakteru regularnego). Mając na uwadze, że KPŻ2030 nie przewiduje działań inwestycyjnych na tym odcinku drogi wodnej, w ramach zakresu interwencji planuje się opracowanie koncepcji kierunków rozwoju infrastruktury drogi wodnej E70.

Planowana koncepcja powinna zawierać diagnozę stanu obecnego wraz z inwentaryzacją oraz zakres planowanej rewitalizacji infrastruktury ze szczególnym uwzględnieniem możliwości jej wykorzystania do żeglugi turystycznej i rekreacyjnej. Opracowanie koncepcji będzie wymagać również wykonania analiz ekonomicznych wpływu MDW E70 na rozwój społeczno-gospodarczy o charakterze regionalnym, a także przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanych działań. W zakresie opracowania strategii rozwoju dla MDW E70 przewiduje się współpracę z samorządami terytorialnymi i partnerami społecznymi. Celem jest opracowanie dokumentu rządowego określającego strategię rewitalizacji MDW E70.

Wykorzystanie infrastruktury dróg wodnych jest ściśle skorelowane ze wzrostem nakładów finansowych na rozwój i utrzymanie. Dlatego długoterminowe plany rozwoju wymagają zapewnienia stabilnych źródeł i sposobów finansowania działań utrzymaniowych i inwestycyjnych na etapie planowania oraz wdrożenia. Proponowany zakres interwencji przewiduje opracowanie nowego rozwiązania w oparciu o zdefiniowane źródła, jak np. fundusze celowe.

4.2.3.2. *Rozwój strategicznych i sektorowych partnerstw z uwzględnieniem dróg wodnych o znaczeniu regionalnym*

W ramach działań na rzecz sektora transportu wodnego śródlądowego przewiduje się również rozwój wielowymiarowego partnerstwa obejmującego sektor rządowy, samorządowy oraz partnerów społecznych, gospodarczych i sektor nauki.

Komponent współpracy w tym zakresie jest szczególnie istotny dla funkcjonowania dróg wodnych o znaczeniu regionalnym, nieuwzględnionych w AGN. Z analiz przedstawianych przez samorządy terytorialne wynika, że drogi wodne o charakterze regionalnym mogą pełnić ważną rolę gospodarczą wspierającą rozwój społeczno-ekonomiczny regionów. Do priorytetowych obszarów należą turystyka oraz rekreacja. W ramach KPŻ2030 zostanie opracowana analiza możliwości rozwoju infrastruktury dróg wodnych o znaczeniu regionalnym, z uwzględnieniem ich otoczenia środowiskowego. W tym zakresie przewiduje się współpracę z samorządami terytorialnymi i partnerami społecznymi.

Dodatkowo zakłada się stałe prowadzenie konsultacji z jednostkami samorządu terytorialnego oraz reprezentantami organizacji pozarządowych, ośrodków kultury, lokalnymi zrzeszeniami gospodarczymi oraz liderami społecznymi w zakresie kształtowania polityki rozwoju sektora

i gospodarczego wykorzystania rzek. Konsultacje będą obejmowały szczególnie obszary MDW E30, E40 oraz E70.

Przygotowanie projektów w tym zakresie – oprócz partnerstwa krajowego – wymaga rozwoju współpracy transgranicznej i międzynarodowej, z uwzględnieniem formalnych mechanizmów współpracy na poziomie rządowym w ramach dedykowanych grup roboczych oraz komisji międzyrządowych lub międzynarodowych.

Współpraca transgraniczna i międzynarodowa jest szczególnie istotna w procesie uwzględnienia dróg wodnych w transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T. Obecnie poza ok. 100 km odcinkiem (fragment drogi wodnej E30) polskie drogi wodne nie są uwzględnione w transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T. Ogranicza to możliwość wykorzystania potencjału polskich odcinków dróg wodnych w kształtowaniu zrównoważonego rozwoju europejskich korytarzy transportowych. Rozpoczynający się proces rewizji sieci TEN-T jest więc szansą na włączenie polskich odcinków śródlądowych dróg wodnych do sieci TEN-T, tym samym jednym z zakresów działań w ramach KPŻ2030 jest dążenie do włączenia polskich szlaków wodnych do TEN-T.

4.2.3.3. Działania edukacyjne, informacyjne i promocyjne

Istotnym czynnikiem wspierającym cel KPŻ2030 jest podejmowanie działalności edukacyjno-informacyjno-promocyjnej w odniesieniu do transportu wodnego śródlądowego. Narzędziem realizacji działań w tym zakresie jest przygotowywany corocznie, przez Radę Żeglugi Śródlądowej, plan promocji żeglugi śródlądowej⁴⁷. Działania edukacyjne i promocyjne są ukierunkowane na podniesienie świadomości społecznej w zakresie żeglugi śródlądowej jako elementu kompleksowej gospodarki wodnej i polityki transportowej.

Plan promocji przewiduje również działania mające na celu współpracę ze szkołami podstawowymi, technikami oraz branżowymi szkołami I stopnia prowadzącymi kształcenie w zawodach związanych z sektorem żeglugi śródlądowej. Przedsięwzięcia kierowane są do uczniów ostatnich klas szkół podstawowych (i ich rodziców) podejmujących decyzje dotyczące wyboru dalszej drogi edukacji. Działania skupione na uczniach techników oraz branżowych szkół I stopnia prowadzących kształcenie w zawodach związanych z sektorem żeglugi śródlądowej będą miały na celu podnoszenie prestiżu tych zawodów w Polsce. Oczekiwanym rezultatem jest popularyzacja edukacji w szkołach ponadpodstawowych prowadzących kształcenie w zawodach związanych z sektorem żeglugi śródlądowej, kształcenie coraz szerszego grona wysoko wykwalifikowanej kadry i rozwój kapitału ludzkiego w omawianym sektorze.

Istotnym wsparciem w przygotowaniu kadry na potrzeby sektora żeglugi śródlądowej, zaplanowanym w ramach Krajowego Planu Odbudowy, jest projekt Ministerstwa Edukacji i Nauki dotyczący utworzenia nowoczesnych Branżowych Centrów Umiejętności dla poszczególnych branż. Planuje się utworzenie kilku BCU dla branży transportu wodnego obejmującej sektor żeglugi śródlądowej, będących ośrodkami kształcenia, szkolenia i egzaminowania, uzupełniającymi istniejącą ofertę kształcenia zawodowego na poziomie ponadpodstawowym i wyższym, a także stanowiących przestrzeń współpracy przedsiębiorców z edukacją zawodową

Zadaniem BCU będzie nie tylko kształcenie, szkolenie i egzaminowanie uczniów, studentów, pracowników i innych osób dorosłych związanych z branżą, ale również analizowanie zapotrzebowania na zawody tej branży oraz pośrednictwo w nawiązywaniu współpracy pracodawców i uczestników systemu edukacji. BCU powstające na potrzeby branży transportu wodnego, w tym sektora żeglugi śródlądowej, będą tworzone w ścisłej współpracy z przedstawicielami branży, w szczególności z udziałem organizacji pracodawców i innych instytucji otoczenia społeczno-gospodarczego.

⁴⁷ Rada Żeglugi Śródlądowej działa na podstawie ustawy z dnia 31 lipca 2019 r. o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym.

Należy podkreślić, że silny nacisk na edukację kadry żeglugi śródlądowej związany jest z faktem, że to kapitał ludzki jest jednym z najważniejszych zasobów, dzięki któremu możliwy jest rozwój gospodarczy sektora. Co ważne na przestrzeni lat 2008–2018 na terenie Unii Europejskiej odnotowano 26% wzrost zatrudnienia w transporcie pasażerskim śródlądowymi drogami wodnymi (wyprzedzając pod tym względem przewozy towarowe). Pokazuje to pozytywny trend w zapotrzebowaniu na przewozy tego typu. Dodatnia zmiana wskaźnika w dziedzinie przewozów pasażerskich szczególnie zauważalna jest w krajach nadreńskich (np. Niemcy, Szwajcaria) i naddunajskich (np. Austria, Węgry, Rumunia).

Jednocześnie dane pokazują, że absolwenci polskich uczelni znajdują zatrudnienie w Niemczech, gdzie sektor jest bardziej rozwinięty i cieszy się większą popularnością⁴⁸. Obserwuje się również starzenie się i wzrost średniej wieku pracowników sektora żeglugi śródlądowej. Czynniki te mogą przekładać się na coraz częstsze trudności w znalezieniu wysoko wykwalifikowanych i wyspecjalizowanych pracowników.

Działania edukacyjne i promocyjne powinny być kierowane również do opinii publicznej, w szczególności do nadrzecznych społeczności lokalnych (z uwzględnieniem obszarów transgranicznych), które będą potencjalnymi bezpośrednimi beneficjentami KPŻ2030. Komunikacja do tych grup umożliwi podniesienie poziomu świadomości na temat korzyści płynących z rozwoju sektora i śródlądowych dróg wodnych, lepsze zrozumienie zmian oraz angażowanie się w działania związane z rozwojem żeglugi śródlądowej w regionach. Należy również rozważyć możliwość prowadzenia monitoringu społecznej percepcji projektu w celu lepszego zrozumienia potrzeb społeczności nadrzecznych i usprawnienia komunikacji związanej z działaniami prowadzonymi w ramach Programu. W związku z powyższym dla promocji żeglugi śródlądowej niezbędne są działania skierowane do uczniów szkół podstawowych, promowanie nauki w technikach i branżowych szkołach I stopnia prowadzących kształcenie w zawodach związanych z sektorem żeglugi śródlądowej, podnoszenie prestiżu tych zawodów oraz promocja sektora i atrakcyjności jego usług – zwłaszcza wśród szerokiej opinii publicznej (w tym turystów), społeczności lokalnych oraz przedsiębiorstw. Sposób postrzegania sektora przez wspomniane grupy może przełożyć się na realny wzrost jego atrakcyjności i popularności.

Tabela 12. Kamienie milowe realizacji Celu szczegółowego 3

Lp.	Działanie	Odpowiedzialny za realizację	Termin (rok)
3a	Przeprowadzenie procedur Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko dla programów rozwoju dróg wodnych przygotowywanych na podstawie art. 42a ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej	minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej	2024
3b	Włączenie polskich dróg wodnych do sieci TEN-T	minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej	2023
3c	Opracowanie kierunków rozwoju infrastruktury MDW E70	jednostki samorządu terytorialnego, minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej, PGW WP	2024
3d	Analiza możliwości rozwoju dróg wodnych o znaczeniu regionalnym	minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej, jednostki samorządu terytorialnego	2028
3e	Utworzenie na terenie kraju BCU dla branży transportu wodnego śródlądowego	minister właściwy do spraw oświaty i wychowania	2025
3f	Opracowanie systemu i instrumentów finansowania działalności utrzymaniowej i inwestycyjnej na śródlądowych drogach wodnych	minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej	2028

⁴⁸ European Commission, Central Commission of the navigation of the Rhine, *Thematic report the European inland navigation sector: labour market*, luty 2021 (https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2021/02/Thematic-report_EN_web_BD.pdf, dostęp 10.05.2021 r.).

3g	Realizacja <i>planu promocji żeglugi śródlądowej</i>	minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej, Rada Żeglugi Śródlądowej	2023-2030
----	--	--	-----------

Źródło: Opracowanie własne.

4.3. Wpływ realizacji Programu na środowisko

Zgodnie z obowiązującym prawem dokumenty planistyczne dotyczące m.in. transportu i gospodarki wodnej podlegają strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko. KPŻ2030 jako dokument planistyczny dla sektora transportu wodnego śródlądowego został poddany, w ramach powyższej procedury, ocenie w zakresie zgodności z celami ochrony środowiska oraz ocenie skutków środowiskowych związanych z jego realizacją. Oceniając wpływ realizacji KPŻ2030 na środowisko należy wziąć pod uwagę dwa podstawowe scenariusze:

- oddziaływanie w przypadku braku realizacji Programu,
- wpływ realizacji Programu na poszczególne komponenty środowiska.

Analiza wymienionych wyżej scenariuszy została dokonana w odniesieniu do następujących obszarów wpływu: wody powierzchniowe, wody podziemne, bioróżnorodność i obszary chronione, powierzchnie ziemi i gleby, klimat i powietrze, krajobraz, ludność i dobra materialne, zabytki oraz zasoby naturalne.

Oddziaływanie w przypadku braku realizacji Programu

Brak realizacji działań zaplanowanych w KPŻ2030 może wiązać się z brakiem negatywnego wpływu na wody powierzchniowe podczas wykonywania prac budowlanych, ponieważ nie nastąpi chwilowe pogorszenie ich stanu, nie zmienią się również warunki siedliskowe organizmów bytujących w odcinkach rzek, na których realizowane będą działania inwestycyjne. Brak podjęcia przedmiotowych działań może wiązać się z utratą korzyści środowiskowych np. w zakresie możliwości przemieszczania się ryb i innych organizmów wodnych (dzięki budowie nowoczesnej przepławki w ramach inwestycji na Ujściu Nysy) czy też przeciwdziałaniu skutkom suszy.

Brak działań przewidzianych w KPŻ2030 nie będzie miał wpływu na **wody podziemne**. Ten element środowiska jest poddawany wielu negatywnym oddziaływaniom, które stanowią zagrożenie dla jego stanu i jakości – inwestycje zaproponowane w KPŻ2030 nie stanowią znaczącej presji dla tego elementu środowiska. Ponadto działania te nie wpłyną na zwiększenie ochrony wód podziemnych i nie poprawią ich stanu. Należy jednak podkreślić, że brak realizacji inwestycji, których dodatkowym celem jest przeciwdziałanie suszy, może przyczynić się do pogłębiania problemu.

W przypadku **bioróżnorodności i obszarów chronionych** – brak podjęcia działań zaplanowanych w ramach Programu wiąże się z uniknięciem potencjalnego negatywnego wpływu na etapie realizacji poszczególnych inwestycji (brak zapylenia powietrza, zmętnienia wody, płoszenia zwierząt, usuwania roślinności). Z drugiej strony, nie nastąpi wspomniana wyżej poprawa możliwości przemieszczania się organizmów wodnych, a istniejące przeszkody migracyjne nadal będą negatywnie wpływać na jakość życia gatunków ryb bytujących w Odrze. Również w przypadku przedsięwzięć, których dodatkowym celem jest przeciwdziałanie skutkom suszy, utracone zostaną korzyści związane z retencjonowaniem wody i ochroną siedlisk, które są zależne od poziomu wód.

Brak realizacji postanowień KPŻ2030 nie wpłynie znacząco na **powierzchnię ziemi i gleby**. Należy oczekiwać, że w tym wypadku uniknie się negatywnego, lokalnego oddziaływania związanego z prowadzeniem prac budowlanych. Utracone zostaną korzyści związane z przeciwdziałaniem skutkom suszy, w przypadku tych inwestycji, które realizować będą taki cel.

W przypadku **klimatu i powietrza**, brak realizacji działań zaplanowanych w ramach Programu przełoży się na utratę korzyści związanych ze zmniejszeniem emisji oraz adaptacją do zmian klimatu.

Wiąże się to również z uniknięciem negatywnego, krótkotrwałego wpływu prac budowlanych na jakość powietrza.

Wpływ braku realizacji działań na **krajobraz** będzie związany z dalszym niszczeniem obiektów hydrotechnicznych i pogarszaniem ich stanu. Niepodjęcie działań skutkować będzie również negatywnym oddziaływaniem na walory estetyczne krajobrazu.

W przypadku **ludności i dóbr materialnych**, brak realizacji Programu przełoży się na utratę ewentualnych korzyści związanych z funkcjonowaniem obiektów, poprawą warunków żeglownych, a także poprawą stanu powietrza i przeciwdziałaniem zmianom klimatu. Pozytywna strona braku działań to niewystąpienie negatywnych krótkotrwałych oddziaływań typowych dla etapu budowy (tj. hałas, wibracje i zapylenie powietrza).

Inwestycje zaplanowane w ramach KPŻ2030 dotyczą modernizacji obiektów, z których część ma status **zabytku** (elementy obiektu Jazu na Ujściu Nysy). Brak realizacji działań związany będzie z utratą korzyści w zakresie ochrony tych budowli. Dodatkowo negatywny wpływ będzie wynikał ze straty korzyści związanych z poprawą stanu powietrza i dalszym szkodliwym oddziaływaniem zanieczyszczeń na obiekty zabytkowe.

W odniesieniu do **zasobów naturalnych** brak realizacji działań przewidzianych w KPŻ2030 nie będzie związany z oddziaływaniem na ten element środowiska.

Powyżej odniesiono się do wpływu braku realizacji inwestycji zaplanowanych w ramach Programu na poszczególne elementy środowiska. Należy jednak podkreślić, że w KPŻ2030 zaplanowano także inne działania, które mają charakter organizacyjny, formalno-prawny, analityczny czy edukacyjny. Brak ich realizacji nie będzie związany ani z pozytywnym ani z negatywnym oddziaływaniem. Działania te mają na celu wzmocnienie znaczenia transportu śródlądowego w Polsce i ich niezrealizowanie związane będzie pośrednio z utratą korzyści związanych z rozwojem dróg wodnych.

Wpływ realizacji na poszczególne komponenty środowiska

Ocenie wpływu realizacji na środowisko podlegały zarówno poszczególne inwestycje (z uwzględnieniem oddziaływania na etapie budowy/modernizacji obiektu oraz jego użytkowania/eksploatacji), jak i pozostałe działania, zaplanowane w KPŻ2030. W przypadku zadań inwestycyjnych przewidzianych w Programie, cztery z nich posiadają decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach (jedna decyzja dla zadań: *Budowa jazu kłapowego na stopniu wodnym Ujście Nysy w km 180,50 rzeki Odry wraz z infrastrukturą towarzyszącą* oraz *Modernizacja śluzy oraz sterowni na stopniu wodnym Ujście Nysy wraz z przebudową awanportów oraz obiektów*), dlatego w przedmiotowych analizach uwzględniono zapisy tych decyzji administracyjnych.

Wpływ na **wody powierzchniowe** będzie związany tylko z inwestycjami, których realizacja będzie ingerować w środowisko wodne. Z uwagi na charakter planowanych prac na istniejących obiektach, planowane działania nie będą wpływać negatywnie na wody powierzchniowe oraz nie będą powodować wpływu na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych określonych w RDW. Oddziaływania na etapie realizacji prac budowlanych będą miały wyłącznie charakter krótkotrwały o niewielkiej skali. Ze względu na charakter prowadzonych prac można stwierdzić, że oddziaływania będą dotyczyć tylko i wyłącznie granic terenu, na którym zlokalizowane są modernizowane obiekty. Kluczowe dla ochrony wód powierzchniowych na etapie budowy będzie kontrola sprzętu i maszyn budowlanych, ich stanu technicznego, zapobieganie wyciekom paliwa, odpowiednie składowanie materiałów budowlanych oraz właściwe postępowanie z odpadami.

W przypadku realizacji inwestycji związanej z modernizacją jazu na stopniu wodnym Ujście Nysy, istotne jest podkreślenie, że realizacja tego zadania związana będzie z pozytywnym wpływem, w zakresie umożliwienia migracji ryb i innych organizmów wodnych. Planowana inwestycja zakłada

budowę nowoczesnej przepławki, która poprawi warunki środowiskowe dla ryb w rzekach Nysie i Odrze.

Na etapie realizacji przedsięwzięć, jedynym potencjalnym wpływem na **wody podziemne**, może być zanieczyszczenie wskutek wycieku paliwa z samochodów i maszyn budowlanych. Ryzyko zanieczyszczenia wód podziemnych jest jednak niewielkie, kontrola stanu technicznego, serwisowanie oraz odpowiednie użytkowanie sprzętu, może znacząco zminimalizować powyższe ryzyko.

Natomiast na etapie eksploatacji obiektów, ich wpływ może być związany z podniesieniem poziomu wód podziemnych, co poprawi retencję wód podziemnych na tym obszarze i będzie stanowiło istotne działanie przeciwdziałające zjawisku suszy. Z drugiej jednak strony zwiększenie retencji wód podziemnych może wiązać się z ryzykiem przemieszczania zanieczyszczeń na większe odległości.

Analiza wpływu poszczególnych przedsięwzięć oraz celów KPŻ2030 została wykonana z uwzględnieniem oddziaływania na **różnorodność biologiczną, florę i faunę oraz obszary prawnie chronione**. W analizie oddziaływań, odniesiono się głównie do gatunków roślin i zwierząt oraz obszarów przyrodniczych podlegających ochronie na mocy prawa unijnego. Z uwagi na charakter Programu, najważniejsza w ocenie była weryfikacja czy planowane działania będą wpływać negatywnie na te obszary i gatunki, które uzależnione są od środowiska wodnego.

Oddziaływanie na gatunki roślin i zwierząt w głównej mierze dotyczyć będzie etapu budowy i wiąże się z bezpośrednim oddziaływaniem o charakterze lokalnym (w miejscu realizacji planowanego przedsięwzięcia). Głównym oddziaływaniem na roślinność, na etapie realizacji przedsięwzięć, będą działania związane z koniecznością usunięcia drzew i krzewów (w zakresie kolidującym z zamierzeniami inwestycyjnymi). Roślinność powinna ulec odtworzeniu w następnym sezonie wegetacyjnym, obszar objęty działaniami inwestycyjnymi będzie powracał do stanu zbliżonego przed rozpoczęciem prac, na skutek naturalnych procesów zachodzących w przyrodzie. W ramach działań zaplanowanych po zakończeniu prac budowlanych przewidziane zostały też nasadzenia zastępcze drzew i krzewów.

Głównym oddziaływaniem na faunę, na etapie realizacji przedsięwzięcia, będą hałas i emisje. Związane jest to z pracą sprzętu i maszyn oraz wykonywaniem prac budowlanych. Oddziaływanie to będzie miało charakter bezpośredni, negatywny, jednak ustąpi po zakończeniu prac (lub w pewnym okresie po ich zakończeniu). W przypadku prac związanych z jazem na stopniu wodnym Ujście Nysy, należy podkreślić pozytywne oddziaływanie na ryby i pozostałe organizmy wodne. Wpływ ten będzie związany z poprawą warunków środowiska dla tych organizmów i możliwością migracji poprzez zastosowanie nowoczesnych przepławek.

W zakresie oddziaływania przedsięwzięć planowanych w ramach KPŻ2030 tylko zadania, które zlokalizowane są w bezpośrednim sąsiedztwie obszarów chronionych mogą być związane z negatywnym wpływem na formy ochrony przyrody.

W przypadku pozostałych przedsięwzięć, z uwagi na ich lokalizację (poza obszarami Natura 2000), zakres i skalę, potencjalne negatywne oddziaływanie na obszary Natura 2000 nie wystąpi.

Wpływ na obszary chronione inne niż Natura 2000, będzie związany głównie z etapem realizacji planowanych przedsięwzięć i może dotyczyć zwierząt i roślin występujących na danym obszarze, możliwością zanieczyszczenia wód powierzchniowych i gruntowych, a tym samym pogorszeniem jakości siedlisk, ryzykiem śmiertelności gatunków fauny, które nie mogą przemieścić się z obszaru objętego negatywnym wpływem.

Zgodnie z dokumentacją środowiskową dla poszczególnych przedsięwzięć negatywne oddziaływanie może dotyczyć przedsięwzięcia pn. *Budowa jazu kłapowego na stopniu wodnym Ujście Nysy w km*

180,50 rzeki Odry wraz z infrastrukturą towarzyszącą i jego oddziaływania na Stobrawski Park Krajobrazowy.

W przypadku planowanego przedsięwzięcia pn. *Modernizacja zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej Etap II* nie stwierdzono istotnego negatywnego wpływu na obszary chronione (inne niż obszary Natura 2000) tj. rezerwat przyrody Łęgi koło Słubic, otulinę Parku Narodowego Ujście Warty i pokrywający się z nią Park Krajobrazowy Ujścia Warty, Cedyński Park Krajobrazowy.

Istotne jest, że negatywny wpływ realizacji inwestycji na środowisko może zostać zmniejszony, pod warunkiem, że prace budowlane będą prowadzone z poszanowaniem wszystkich komponentów środowiska oraz że wykonawcy dołożą wszelkich starań aby używane były sprawne sprzęty i maszyny oraz zapewnione było odpowiednie zagospodarowanie odpadów.

W dokumencie przeanalizowano także, czy planowane działania będą wpływały negatywnie na formy ochrony przyrody w państwach graniczących z Polską. Na podstawie posiadanej dokumentacji, nie stwierdzono, że takie negatywne oddziaływanie wystąpi. Planowane obiekty nie będą stanowić nowego elementu w środowisku.

Niemal każde działanie inwestycyjne (wykonywanie prac budowlanych) związane jest z przekształceniem **powierzchni terenu** na skutek wykonywanych prac ziemnych (organizacją zaplecza budowy), a także ryzykiem zniszczenia czy zanieczyszczenia **gleby** podczas prowadzenia prac budowlanych, przemieszczenia się pojazdów i maszyn. Należy jednak podkreślić, iż charakter oddziaływania będzie lokalny i krótkotrwały. Kluczowe dla zmniejszenia oddziaływania będzie zastosowanie odpowiednich działań minimalizacyjnych, czyli utrzymywanie sprzętu i maszyn w dobrym stanie technicznym, odpowiednie przechowywanie substancji, które mogą zanieczyszczać glebę czy też przekazywanie odpadów wykwalifikowanym firmom. Przy odpowiednim planowaniu zaplecza budowy ryzyko zanieczyszczenia powierzchni ziemi i gleby znacząco się zmniejsza.

Na etapie funkcjonowania obiektów negatywne oddziaływanie może być związane ze zmianą w zakresie naturalnych procesów, które związane są z kształtowaniem **rzeźby terenu** przez nurt rzeki. Zmienić się może także uwilgotnienie gleb na terenach w sąsiedztwie modernizowanych obiektów, co w skrajnych przypadkach może doprowadzić do zwiększenia erozji i wystąpieniu zjawisk typu osuwiska. Dodatkowo negatywnym oddziaływaniem związanym z funkcjonowaniem obiektów będzie wystąpienie tzw. erozji dennej poniżej obiektu, oznaczać to będzie obniżanie dna koryta rzeki, a także zmiany na brzegach. Negatywne oddziaływania mogą być minimalizowane poprzez stosowanie odpowiednich rozwiązań konstrukcyjnych. Należy jednak zaznaczyć, że w przypadku niektórych obiektów (ostróg, opasek brzegowych i ubezpieczeń brzegowych) można spodziewać się pozytywnego oddziaływania, związanego np. z transportem zawiesiny w rzece.

Działania planowane do realizacji w ramach KPŻ2030 są zgodne z obecnie prowadzoną polityką w zakresie ochrony środowiska i przeciwdziałania **zmianom klimatu**. Rozwój transportu wodnego śródlądowego pozytywnie wpłynie na jakość powietrza w skali lokalnej i regionalnej oraz ograniczając na emisję zanieczyszczeń. Na jakość powietrza pozytywnie wpłynie też modernizacja floty. Realizacja działań o charakterze prawnym nie przyczyni się bezpośrednio do zmniejszenia emisji czy poprawy jakości powietrza, jednak ich realizacja pozwoli na dalszy rozwój transportu wodnego śródlądowego, co w rezultacie spowoduje bezpośrednio wzrost ilości przewożonych ładunków i osiągnięcie spodziewanych efektów w środowisku. Rezultaty tych działań potencjalnie pośrednio i tylko długoterminowo będą pozytywnie wpływać na ograniczenie emisyjności gospodarki krajowej. Działania w zakresie modernizacji floty i infrastruktury, wdrażania rozwiązań cyfrowych są działaniami adaptacyjnymi do zmian klimatu, szczególnie w odniesieniu do ograniczania skutków powodzi zatorowych.

Działania inwestycyjne będą wiązały się z niekorzystnym wpływem na walory **krajobrazowe**. Głównie negatywne oddziaływanie będzie dotyczyć fazy budowy. Usunięcie drzew i krzewów będzie

zauważalne na terenach otwartych o dużych walorach przyrodniczych. Negatywne oddziaływanie na etapie realizacji zostanie zminimalizowane przez odpowiednią realizację prac, m.in. prowadzenie ich od strony wody.

Na etapie użytkowania obiektów nie stwierdzono negatywnego wpływu na krajobraz.

W przypadku oddziaływania przedsięwzięć i całego KPŻ2030 na **ludność i dobra materialne**, zidentyfikowane zostały zarówno pozytywne oraz negatywne oddziaływania. Oddziaływania negatywne na ludność, wiązać się będą, przede wszystkim, z etapem prowadzenia prac budowlanych. Negatywny wpływ związany będzie z hałasem i wibracjami oraz zanieczyszczeniem powietrza. Mogą też pojawić się uciążliwości wynikające z zajęcia terenu pod place budowy czy też ze zwiększonym ruchem samochodów dostarczających materiały budowlane po okolicznych drogach. Wszystkie powyższe oddziaływania będą jednak krótkotrwałe, ograniczone do czasu trwania budowy poszczególnych inwestycji. Wpływ będzie ograniczał się tylko do bezpośredniego sąsiedztwa terenu, na którym będą prowadzone prace.

Pozytywne oddziaływania realizacji KPŻ2030 na ludność będą przede wszystkim związane z zastępowaniem transportu lądowego transportem wodnym, zmniejszeniem ruchu samochodowego i zanieczyszczeń z tym związanych oraz poprawy bezpieczeństwa na drogach. Bezpośrednim pozytywnym oddziaływaniem na ludność może być poprawa atrakcyjności turystycznej. W niedalekim sąsiedztwie infrastruktury żeglownej mogą powstawać nowe miejsca pracy, co długofalowo będzie przyczyniało się do wzrostu poziomu życia.

Bezpośrednim pozytywnym oddziaływaniem na **zabytki** będzie poprawa stanu obiektów zabytkowych, jakimi są śluzy, które przewidziane są do modernizacji w ramach Programu. Pozytywne oddziaływanie będzie również związane z poprawą dostępności obiektów zabytkowych położonych nad rzekami, stanowiącymi drogi wodne – dostęp od strony wody może stać się dodatkową atrakcją turystyczną. Pośredni pozytywny wpływ rozwoju dróg wodnych na zabytki związany będzie także z poprawą jakości powietrza atmosferycznego. Zanieczyszczenia wpływają negatywnie na budowle i obiekty zabytkowe, więc poprawa stanu powietrza, będzie sprawiała, że obiekty te będą lepiej zachowane.

Planowane przedsięwzięcie nie będą wpływać na **zasoby naturalne** (takie jak złoża węgla) oraz nie nastąpi zmniejszenie ilości surowców ani czynnych złóż.

Należy również zaznaczyć, że w przypadku działań o charakterze edukacyjnym, prawnym i strategicznym nie zidentyfikowano negatywnego oddziaływania na omówione powyżej poszczególne komponenty środowiska.

4.4. Sektor transportu wodnego śródlądowego w 2030 r.

4.4.1. Zakładane efekty realizacji Programu

Realizacja KPŻ2030 ma na celu zwiększenie roli sektora żeglugi śródlądowej w wymiarze krajowym i lokalnym. Cel ten zostanie osiągnięty poprzez następujące kierunki interwencji:

- eliminacja *wąskich gardeł* w głównych korytarzach wodnych,
- poprawa bezpieczeństwa transportowego dróg wodnych,
- wsparcie dla rozwoju rynku żeglugowego w tym nisko- i zeroemisyjnego,
- aktywizacja społeczno-gospodarcza i rozwój partnerstwa na rzecz gospodarczego wykorzystania dróg wodnych.

W diagnozie zidentyfikowane zostały odcinki śródlądowych dróg wodnych wykorzystywane do regularnego transportu, na których między 2015 a 2020 r. doszło do spadku przewożonych ładunków łącznie o 55%.

Tabela 13. Liczba przetransportowanych ładunków w transporcie krajowym w latach 2015–2020

Rok/ liczba ładunków (mln ton)	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	3,8	2,9	2,5	2,4	2,3	2,5

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Wybór scenariusza bezinwestycyjnego utrzyma negatywny trend spadkowy skutkujący załamaniem rynku żeglugowego w Polsce. Konsekwencją tego zjawiska będzie spadek liczby podmiotów prowadzących działalność w sektorze, utrzymujący się odpływ kapitału ludzkiego z rynku krajowego (osoby pracujące w branży oraz przyszli absolwenci), a także spadkiem przychodów. Dalsza degradacja infrastruktury hydrotechnicznej przełoży się na potencjalne straty materialne i niematerialne z tytułu obniżenia ochrony przeciwpowodziowej regionów.

Ujednolicenie parametrów eksploatacyjnych na sieci TEN-T i poza siecią TEN-T pozwoli na uzyskanie skumulowanych efektów ekonomicznych inwestycji. W tym zakresie kluczowa jest komplementarność podejmowanych działań w oparciu o projekty z perspektywy 2014-2020 i ich kontynuację w perspektywie 2021-2027.

Projekty współfinansowane z POIiŚ 2014–2020

1. Modernizacja śluz odrzańskich na kanale Gliwickim na odcinku w zarządzie RZGW Gliwice – przystosowanie do III klasy drogi wodnej, etap II (rozpoczęcie przygotowania projektu: 2017, zakończenie inwestycji: 2021).
2. Modernizacja śluz odrzańskich na odcinku będącym w zarządzie RZGW Gliwice - przystosowanie do III klasy drogi wodnej. Faza II (inwestycja zakończona).
3. Modernizacja jazów odrzańskich na odcinku w zarządzie RZGW Wrocław, woj. opolskie – etap I (2014–2021).
4. Modernizacja jazów odrzańskich na odcinku w zarządzie RZGW Gliwice, woj. opolskie – etap II (2017–2023).
5. Modernizacja śluzy oraz sterowni na stopniu wodnym Krapkowice wraz z przebudową awanportów (2016–2023).
6. Modernizacja śluzy oraz sterowni na stopniu wodnym Januszkowice wraz z przebudową awanportów (2016–2023).
7. 1B.2 Prace modernizacyjne na Odrze granicznej (2016–2023), etap I – Prace modernizacyjne na Odrze granicznej w celu zapewnienia zimowego lodołamania
8. Stopień Brzeg Dolny – roboty modernizacyjne na stopniu, etap II (2016-2022).
9. Modernizacja stopnia wodnego Rędzin na Odrze w km 260,7 – przystosowanie do III klasy drogi wodnej (2017–2022).
10. Odbudowa zabudowy regulacyjnej rzeki Odry – przystosowanie do III klasy drogi wodnej, na odcinku od miejscowości Ścinawa do ujścia Nysy Łużyckiej, etap II (2017–2023).
11. Pełne wdrożenie RIS Dolnej Odry (2014-2022).

Wybór scenariusza inwestycyjnego określonego w ramach KPŻ2030 pozwoli na uzyskanie skumulowanych korzyści poprzez zapewnienie dostępności parametrów eksploatacyjnych na odcinkach wykorzystywanych do regularnego transportu, w tym dostępie do portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Najważniejszymi kategoriami korzyści dla projektów wodnych śródlądowych jest obniżenie kosztów transportu w ujęciu korytarzowym oraz uniknięcie strat materialnych i niematerialnych z tytułu powodzi.

Na wybór projektów do realizacji w ramach KPŻ2030 wpływ miały również wyniki prognoz ruchu. Według nich w wyniku realizacji Programu w 2030 ilość transportowanych ładunków może wynosić ok. **6,8 mln ton rocznie**⁴⁹. Przy czym zakłada się, że w 2030 r. 63,69% transportu stanowić będzie grupa ładunkowa towarów masowych stałych, 24,62 % – towarów drobnicowych, 6,97% – kontenery,

⁴⁹ Prognozowanie zostało wykonane na podstawie modelu ruchu żeglugi śródlądowej, zgodnie z metodyką analiz popytowych wykorzystywanych przy projektach transportowych ubiegających się o finansowanie ze środków UE.

4,14% – towary masowe płynne, a 0,57% – ponadgabaryty. Należy podkreślić, że w perspektywie wieloletniej prognozuje się znaczący spadek przewozu towarów masowych stałych na rzecz transportu kontenerowego i drobnicowego.

Tabela 14. Prognozowana ilość transportowanych ładunków w 2030 roku po realizacji KPŻ

Nazwa drogi wodnej	Prognozowana liczba transportowanych ładunków
Odrzańska Droga Wodna	ok. 6 mln
Droga Wodna Dolnej Wisły	ok. 800 tys.

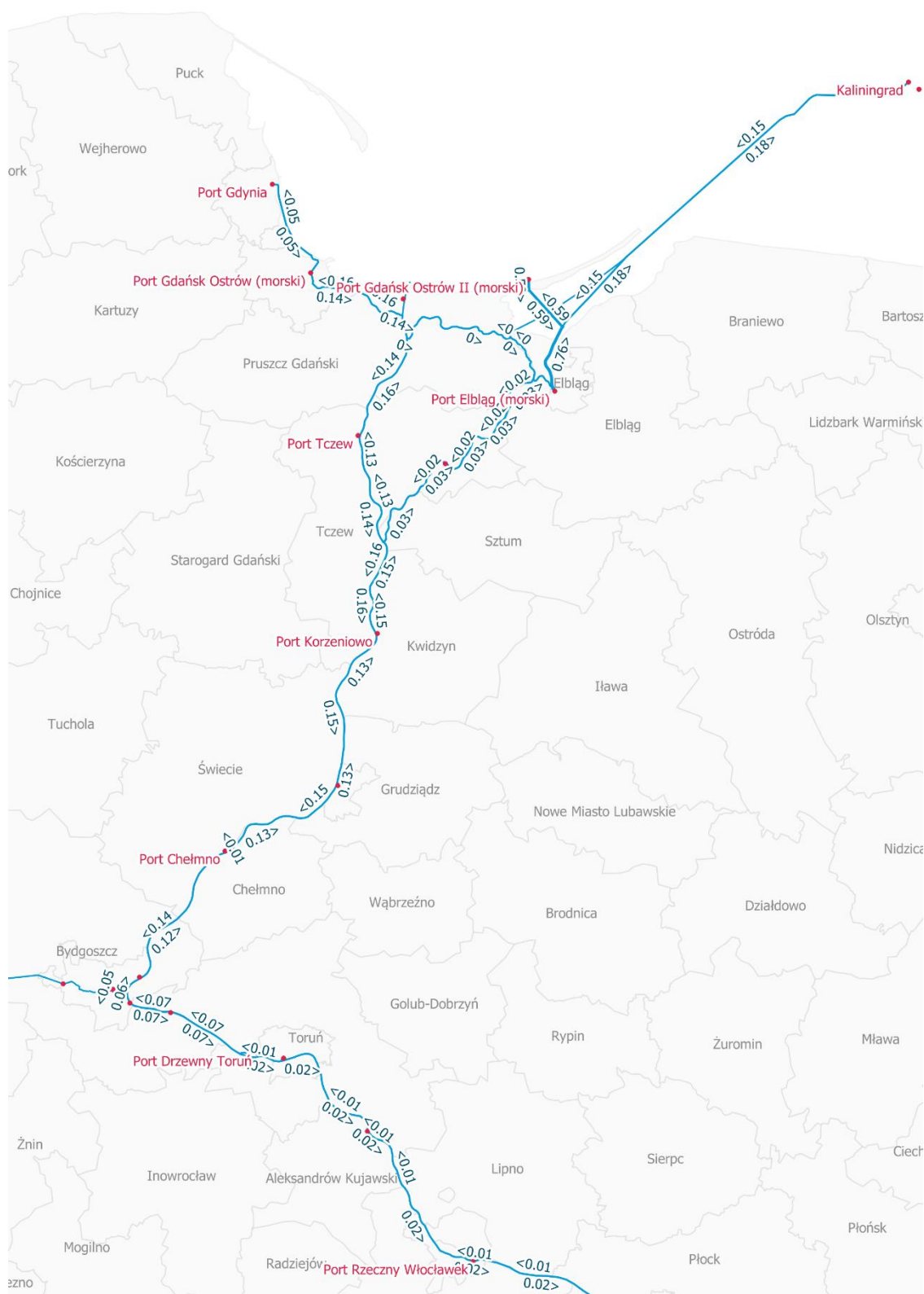
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Aktualizacji modelu ruchu dla Odrzańskiej Drogi Wodnej opracowanego w ramach prac nad Programem Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Programem Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły.

Prognozuje się, że największa ilość ładunków będzie transportowana na **ODW**, w szczególności na odcinku porty morskie Szczecin i Świnoujście – Republika Federalna Niemiec, a dla odcinka górnej Odry przewóz ładunków zwiększy się m.in. w obsłudze aglomeracji i terenów przemysłowych (stref gospodarczych) w okolicach Wrocławia, Opola i Gliwic.

Dla **Wisły** największy prognozowany transport ładunków potencjalnie będzie się odbywał na odcinku Bydgoszcz-Port Morski Gdańsk oraz w obsłudze portów morskich Gdańsk i Elbląg, a także w transporcie ładunków przez Zalew Wiślany.

[illegible]

Mapa 7. Prognoza przewozów z uwzględnieniem potencjalnych lokalizacji portów na Drodze Wodnej Dolnej Wisty (mln t) w 2030 r.



Źródło: Aktualizacja modelu ruchu dla Odrzańskiej Drogi Wodnej opracowanego w ramach prac nad Programem Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Programem Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły.

W celu optymalizacji dostępu do transportu wodnego śródlądowego powinny działać wszystkie porty śródlądowe w lokalizacjach określonych w Porozumieniu AGN leżące w obszarze oddziaływania Programu, tj. Świnoujście, Szczecin, Kostrzyn nad Odrą, Wrocław, Kędzierzyn-Koźle Gliwice, Gdańsk,

Elbląg, Bydgoszcz oraz dodatkowe węzły transportowe (porty lub punkty przeładunkowe). Dotychczasowe analizy wskazują ogółem na 18 terminali na ODW i 6 na DWDW⁵⁰.

Tabela 15. Prognozowane przeładunki w portach śródlądowych w obszarze oddziaływania Programu w 2030 r.

Lp.	Droga wodna	Lokalizacja portu śródlądowego	T/rok
1	Kanał Gliwicki	Gliwice	1 186 226
2	Odra/Kanał Kędzierzyński	Kędzierzyn-Koźle	251 202
3	Odra	Chorula	38 111
4	Odra	Opole	812 188
5	Odra	Oława	67 967
6	Odra	Wrocław	786 967
7	Odra	Malczyce	41 285
8	Odra	Ścinawa	170 367
9	Odra	Głogów	2 746
10	Odra	Nowa Sól	188 046
11	Odra	Cigacice	56 525
12	Odra	Krosno Odrzańskie	25 177
13	Odra	Frankfurt (Oder)/Słubice	26 867
14	Odra	Kostrzyn nad Odrą	210 482
15	Odra	Gryfino	120 180
16	Odra	Porty Szczecin - Świnoujście	2 135 691
17	Odra	Police	113 741
18	Wisła Dolna i Środkowa	Toruń	109 248
19	Brda/Wisła	Bydgoszcz - Solec Kujawski	118 504
20	Wisła Dolna i Środkowa	Chełmno	22 935
21	Wisła Dolna i Środkowa	Korzeniewo	29 074
22	Wisła Dolna i Środkowa	Tczew	35 871
23	Wisła Dolna	Port Gdańsk	122 908
Suma przeładunków			6 672 308

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z modelu ruchu żeglugi śródlądowej.

Działania umożliwiające wzmocnienie połączenia portów śródlądowych z lądową siecią transportową pozwolą na rozwinięcie istniejącej sieci transportowej i sprawną obsługę wzrastającego wolumenu ładunków, wspierając przesunięcia międzygałęziowe z transportu drogowego na transport wodny śródlądowy z zachowaniem znaczenia i transportu kolejowego.

Wstępna ocena efektywności KPŻ2030

Przewidziane nakłady inwestycyjne na realizację KPŻ2030 prowadzą do:

- prognozowanego, w oparciu o modelowanie ruchu, wzrostu wykorzystania dróg wodnych o 38% w stosunku do roku 2015 i zahamowania trendu spadkowego w przewozach ładunków w żegludzie śródlądowej,
- uzupełnienia i wzmocnienia powiązań portów morskich z zapleczem lądowym o śródlądowe drogi wodne,
- wzrostu przychodów z tytułu wykorzystania dróg wodnych i infrastruktury hydrotechnicznej na potrzeby żeglugi śródlądowej,

⁵⁰ Informacje w rozdziale 4.3.1. zostały przygotowane na podstawie danych z modelu ruchu żeglugi śródlądowej. Jednak w ramach konsultacji publicznych, realizowanych na podstawie ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, partnerzy społeczni wskazali również na potencjał miasta Głogów i Elbląg w kontekście potencjalnego udziału rejonu w przewozach ładunków na ODW w 2030 r. oraz potencjału przewozu ładunków na odcinku Szczecin-Głogów oraz do portu w Elblągu.

- podniesienia poziomu ochrony przeciwpowodziowej poprzez modernizację infrastruktury hydrotechnicznej pozwalającej na regulację poziomu wody oraz możliwości prowadzenia akcji łodolamania,
- realizacja inwestycji zgodnych z celami środowiskowymi,
- tworzenia nowych możliwości biznesowych – rozwój portów i nabrzeży przeładunkowych oraz zwiększenie możliwości wykorzystania dróg wodnych będących źródłem przychodów jednostek samorządu terytorialnego oraz wspierających rozwój społeczno-ekonomicznych obszarów w korytarzach wodnych ODW i DWW.

W wyniku realizacji KPŻ2030 oraz projektów z POLiŚ 2014–2020 na całej długości ODW zostaną przywrócone parametry drogi wodnej⁵¹ i osiągnięte Dobre Warunki Nawigacyjne:

- na Odrze skanalizowanej zostanie zmodernizowanych 16 śluz oraz 4 jazy umożliwiające regulowanie głębokości tranzytowych;
- na całym odcinku Odry środkowej (tzw. swobodnie płynącej) zostanie odbudowana zabudowa regulacyjna;
- odcinek graniczny oraz odcinek od Ujścia Nysy Łużyckiej do miejscowości Ścinawa zostaną w całości dostosowane do minimum III klasy żeglowności.

Po realizacji Programu 261 km DWDW (Port Gdańsk-Bydgoszcz) zostanie przywrócone do parametrów pozwalających na zapewnienie Dobrych Warunków Nawigacyjnych. Na odcinku od okolic Torunia do Portu Gdańskiego (km 718 do 933 drogi wodnej) zostanie odbudowana zabudowa regulacyjna.

Powyższy zakres inwestycji może przyczynić się do wsparcia zrównoważonego rozwoju transportu w korytarzach transportowych ODW i DWDW, zgodnie z założeniami polityki na rzecz niskoemisyjności sektora transportu.

4.4.2. Utrzymanie śródlądowych dróg wodnych

Ze względu na specyfikę funkcjonowania dróg wodnych utrzymanie infrastruktury stanowi element kompleksowych działań utrzymania śródlądowych wód powierzchniowych oraz infrastruktury hydrotechnicznej. Obecnie jest to uzasadnione ze względu na skupienie w kompetencjach jednej instytucji, PGW WP, wszystkich kwestii związanych z funkcjonowaniem systemu gospodarowania wodami w Polsce.

PGW WP sporządza **Program realizacji zadań związanych z utrzymaniem wód oraz pozostałego mienia Skarbu Państwa** (art. 240 ust. 9 ustawy – *Prawo wodne*), który przygotowwany jest corocznie na podstawie potrzeb zgłaszanych przez poszczególne regionalne zarządy gospodarki wodnej w zakresie utrzymania wód, obiektów piętrzących, kanałów, wałów przeciwpowodziowych, pompowni, a także pozostałych obiektów związanych z gospodarką wodną.

Program w zakresie śródlądowych dróg wodnych podlega uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej. Działalność Ministra w tym zakresie polega na zapewnieniu realizacji zadań utrzymaniowych infrastruktury kluczowej dla funkcjonowania dróg wodnych na potrzeby żeglugi śródlądowej w ramach tego Programu.

Inwestycje realizowane na drogach wodnych powinny mieć zapewnione środki na utrzymanie w oparciu o ww. Program, z uwzględnieniem środków na utrzymanie dróg wodnych stanowiących uzupełnienie systemu gospodarowania wodami w Polsce.

Środki przewidziane na utrzymanie w projekcie planu finansowego PGW WP na rok 2021 to ok. **380 mln zł**.

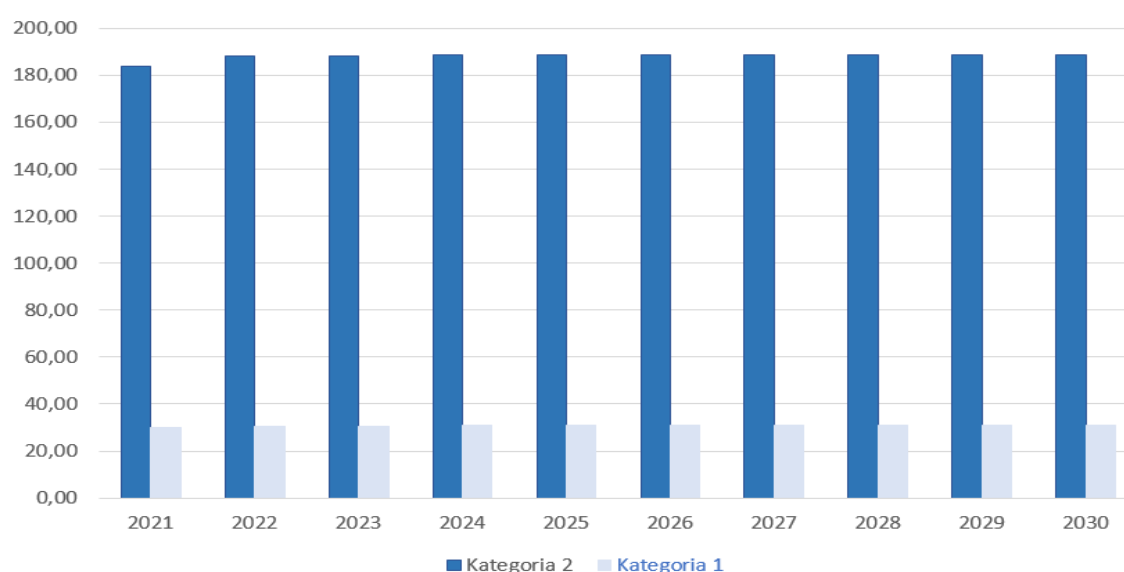
⁵¹ Należy przez to rozumieć zapewnienie parametrów wskazanych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych.

4.4.2.1. Utrzymanie infrastruktury dróg wodnych przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie

W ramach działań związanych z utrzymaniem infrastruktury dróg wodnych wyróżnia się następujące kategorie zadań:

- bieżące usuwanie miejsc limitujących głębokości tranzytowe i uniemożliwiających bezpieczną żeglugę – działania podejmowane na szlakach żeglugowych, obiektach hydrotechnicznych pełniących funkcje transportowe oraz budowlach regulacyjnych koncentrujących nurt rzeki, np. prace pogłębiarskie, remonty liniowej zabudowy regulacyjnej,
- działania techniczne – sondowanie głębokości tranzytowej lub działania związane z obsługą oznakowania nawigacyjnego (wystawianie i utrzymanie oznakowania) oraz zakup nowych, a także materiałów eksploatacyjnych pozwalających na renowację i przystosowanie do żeglugi w porze nocnej,
- utrzymanie floty statków – remonty i utrzymanie (prace konserwacyjne i przeglądy klasowe) oraz zakup niezbędnych materiałów eksploatacyjnych.

Wykres 14. Szacowane koszty zadań (mln zł) – utrzymanie śródlądowych dróg wodnych (2021)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie projektu Programu realizacji zadań związanych z utrzymaniem wód oraz pozostałego mienia Skarbu Państwa związanego z gospodarką wodną 2021 r.

Szacowane koszty działań dotyczących utrzymania śródlądowych dróg wodnych zostały podzielone na dwie kategorie⁵²:

- kategoria 1 – działania o najwyższym priorytecie, mające zapewnione finansowanie, w roku bazowym (tj. 2021 r.) zakładało się wykonanie 255 zadań na kwotę ok. 30 mln zł,
- kategoria 2 – działania rezerwowe możliwe do realizacji po zapewnieniu źródeł finansowania, w roku bazowym (2021 r.) w ramach działań rezerwowych zakładało się wykonanie dodatkowych 128 zadań na kwotę ok. 184 mln zł.

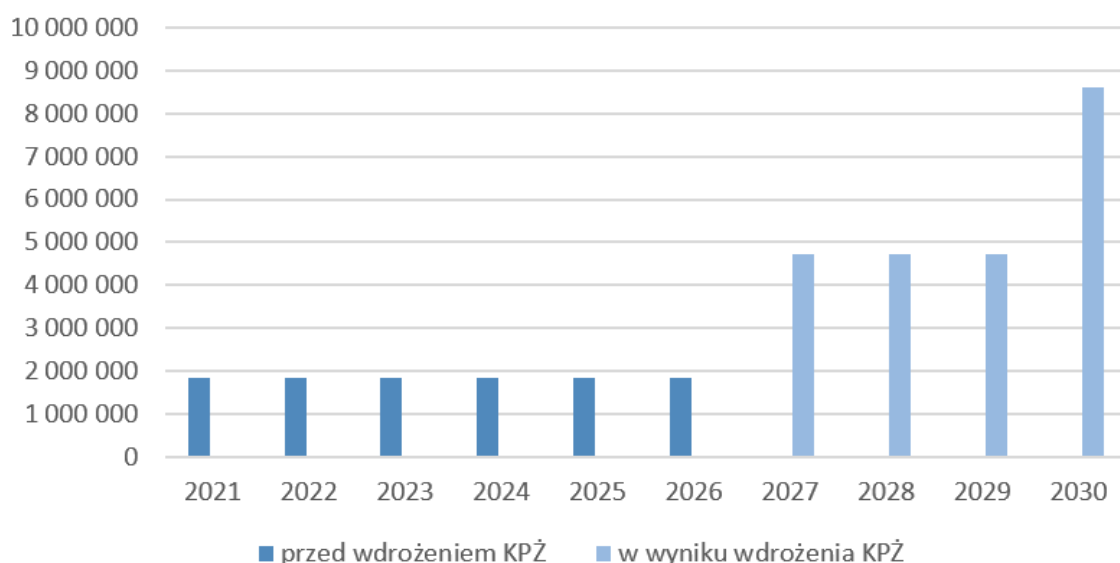
4.4.2.2. Utrzymanie systemu RIS

Działania związane z utrzymaniem systemu RIS mają na celu zapewnienie funkcjonowania systemu i niezakłócone aktualizowanie informacji na temat transportu wodnego śródlądowego. Na prezentowanym poniżej wykresie na koszt składają się m.in. prace związane z utrzymaniem i dzierżawą urządzeń, transferem danych czy opłaty za energię elektryczną.

⁵² Projekt Programu realizacji zadań związanych z utrzymaniem wód oraz pozostałego mienia Skarbu Państwa związanego z gospodarką wodną 2021 r.

W związku z tym, że system RIS funkcjonuje w Polsce jedynie na ODW, kalkulacja średnich kosztów utrzymania dla pełnego wdrożenia RIS na ODW oraz dla RIS na Wiśle na odcinku Gdańsk-Bydgoszcz została obliczona na podstawie średniego kosztu utrzymania jednego kilometra RIS na odcinku obecnie objętym RIS na ODW, z uwzględnieniem zmian wynikających z dynamiki średniorocznej cen towarów i usług konsumpcyjnych⁵³.

Wykres 15. Szacunkowe średnioroczne koszty utrzymania RIS (zł)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie ustawy z dnia 10 czerwca 2011 r. o żegludze śródlądowej oraz Studium wykonalności Pilotażowe wdrożenie RIS dolnej Odry.

4.4.3. Uwarunkowania zewnętrzne wpływające na realizację celu Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030

Część inwestycyjna KPŻ2030 koncentruje się na infrastrukturze umożliwiającej osiągnięcie zakładanych Dobrych Warunków Nawigacyjnych, co jest podstawowym warunkiem dla prowadzenia operacji transportowych.

Osiągnięcie prognozowanych rezultatów KPŻ2030 w odniesieniu do wielkości przewozów wymaga podjęcia równoległe innych działań związanych z funkcjonowaniem sektora żeglugi śródlądowej jako integralnej części międzygałęziowego sektora transportowego. Porty śródlądowe, terminale przeładunkowe, miejsca postojowe powinny mieć możliwość świadczenia usług w zakresie dostępu do punktów poboru wody i energii, bunkrowania, odbioru ścieków i śmieci. Dla realizacji celów KPŻ2030 nie bez znaczenia jest także uwzględnienie działań związanych ze zmieniającymi się uwarunkowaniami środowiskowymi mogącymi wpłynąć na funkcjonowanie żeglugi śródlądowej.

4.4.3.1. Droga wodna a zmiany klimatu

Rozwój sektora transportu wodnego śródlądowego wiąże się z koniecznością adaptacji do zachodzących zmian klimatu i podejmowania działań pozwalających na prowadzenie żeglugi w dobie postępującego globalnego ocieplenia. Niezbędna jest modernizacja i optymalizacja floty żeglugi śródlądowej i jej infrastruktury, opracowanie kwestii logistyki łańcuchów dostaw oraz magazynowania i wdrażania narzędzi cyfrowych, tak aby żegluga śródlądowa była dostosowana do przeplatających się okresów suszy – niskiego stanu wody – oraz powodzi.

Jednym z najważniejszych zadań jest optymalizacja istniejących statków pod kątem przystosowania do pracy przy niskich stanach wód. Jednocześnie flota i nowe konstrukcje barek powinny być dostosowywane do zmieniających się warunków klimatycznych. Skutecznym rozwiązaniem – zastosowanym w 2018 r. na Renie – może być zwiększenie liczby barek płaskodennych o wyższej

⁵³ Opracowano na podstawie Scenariusza podstawowych wskaźników makroekonomicznych w latach 2023–2060 Ministerstwa Finansów.

ładowności, które mogą przejąć część transportu w sytuacji kryzysowej oraz zwiększenie możliwości magazynowania towarów. Kluczowym działaniem w tym zakresie jest zahamowanie degradacji i rozwój floty tzw. „małych statków” (ładowność do 1000 ton) przystosowanych do prowadzenia operacji przy niższych głębokościach tranzytowych oraz w formacjach zestawów, dla celów optymalizacji ładowności⁵⁴.

Projekty ekologiczne na drogach wodnych w rejonie Dunaju

Przykładem odpowiedzialnego zarządzania i rozwoju infrastruktury, żeglugi oraz logistyki śródlądowych dróg wodnych, a także kwestii związanych z ochroną środowiska i zabezpieczeniem ludności oraz mienia przed powodzią są działania realizowane przez austriacką administrację dróg wodnych – Viadonau. Odpowiada ona za funkcjonowanie Dunajskiej Drogi Wodnej, w tym za realizację prac konserwacyjnych na Dunaju, Traun, Enns, Marchii i Kanału Dunajskiego oraz m.in. za regulowanie ruchu na śluzach czy budowę oraz utrzymanie federalnych portów i miejsc do przeładunku. Viadonau prowadzi również projekty z zakresu inżynierii rzecznej i ochrony wód na śródlądowych drogach wodnych, a także optymalizacji wydajności środowiskowej żeglugi śródlądowej i kwestii związanych z prowadzeniem transportu wodnego śródlądowego w dobie zmian klimatycznych.

Przykłady projektów z zakresu ekologicznej inżynierii wodnej i zielonej żeglugi śródlądowej zrealizowane przez Viadonau:

- ***Integrated River Engineering Project on the Danube East of Vienna (FGP)*** (ekologiczna inżynieria wodna) – w ramach projektu inżynierii rzecznej na Dunaju na wschód od Wiednia opracowano katalog działań mających na celu trwałe przeciwdziałanie pogłębianiu koryta rzeki na odcinku między elektrownią wodną Freudenu a granicą austriacko-słowacką, wdrożenie szeroko zakrojonych działań renaturyzacyjnych oraz zapewnienie warunków dla prowadzenia niezawodnej i efektywnej żeglugi na szlaku wodnym. W projekcie duży nacisk kładziony jest na interdyscyplinarność i współpracę specjalistów inżynierii wodnej z badaczami specjalizującymi się w dziedzinie ekologii.
Obecnie prowadzone są działania mające na celu obciążenie dna rzeki i ustabilizowanie poziomu wody, ponowne połączenie odgałęzienia Spittelau i systemu dopływów Haslau-Regelsbrunn (Dynamic LIFE Lines Danube) oraz rewitalizację ujścia rzeki Fischa;
- ***LIFE NATUR Wachau*** (ekologiczna inżynieria wodna) – głównym celem projektu jest ukształtowanie głównego nurtu Dunaju. W tym celu żwir wydobywany z toru wodnego używany jest do wzmacniania brzegów i tworzenia wysp w pobliżu wybrzeży;
- ***Super Green*** (zielona żegluga śródlądowa) – w ramach projektu wybrane europejskie korytarze transportowe przeanalizowano pod kątem efektywności środowiskowej. Następnie część z nich poddano analizie porównawczej, biorąc pod uwagę aspekty środowiskowe, parametry infrastruktury, emisję spalin, a także koszty zewnętrzne i wewnętrzne. W ramach projektu przeanalizowano również wykorzystanie tzw. „zielonych” technologii w wybranych korytarzach transportowych;
- ***MOWE IT*** (zielona żegluga śródlądowa) – projekt koncentrował się na identyfikacji „najlepszych praktyk” i opracowaniu strategii mających wesprzeć firmy transportowe, agencje rządowe i użytkowników poszczególnych systemów transportowych w ograniczeniu wpływu klęsk żywiołowych i ekstremalnych zjawisk pogodowych na usługi transportowe i infrastrukturę. Projekt był koordynowany przez Centrum Badań Technicznych Finlandii oraz 12 europejskich instytutów badawczych i firm z 8 krajów, w tym Viadonau. Zalecenia dla sektora żeglugi śródlądowej zostały podsumowane w publikacji *Guidebook for Enhancing Resilience of European Inland Waterway Transport in Extreme Weather Events*.

Istotna jest również analiza łańcucha dostaw i opracowanie strategii jego modyfikacji na wypadek znaczącego obniżenia poziomu wody. W tym przypadku należy przewidzieć również stosowanie

⁵⁴ CCNR, *Reflection paper – „Act now!” on low water and effects on Rhine navigation*, Edition 2.0 of 23 February 2021.

rozwiązań alternatywnych, związanych z krótkookresowym przeniesieniem ładunków na inne rodzaje transportu. Zapewnienie w danym korytarzu transportowym dostępności transportu kolejowego, drogowego i wodnego pozwala na rozwój współpracy multimodalnej. Warunkiem limitującym jest gęstość sieci terminali i punktów przeładunkowych.

Wysoka, a także niska woda oddziałuje na infrastrukturę hydrotechniczną, dlatego należy planować modernizację i optymalizację urządzeń wodnych. Działania te powinny odpowiadać wyzwaniom współczesnej żeglugi oraz zaspokajać potrzeby gospodarcze, rekreacyjne, a także zapewniać bezpieczeństwo przeciwpowodziowe przy jednoczesnym przestrzeganiu przepisów z zakresu ochrony środowiska.

Zapewnienie celu KPŻ2030 wymaga również rozwoju narzędzi cyfrowych dla żeglugi śródlądowej. Umożliwią one m.in. wymianę informacji między statkami, szacowanie czasu dostaw czy zapewnienie bezpieczeństwa statków poprzez przekazywanie w czasie rzeczywistym informacji na temat poziomu wody, głębokości kanału żeglugowego czy natężenia ruchu.

W omawianym kontekście niezwykle istotny jest rozwój infrastruktury transportu wodnego śródlądowego z poszanowaniem ochrony wód, zachowania bioróżnorodności i prowadzeniem dialogu z podmiotami związanymi z branżą, jednostkami samorządu terytorialnego, organizacjami pozarządowymi, w szczególności ekologicznymi, oraz szeroką opinią publiczną.

4.4.3.2. Integracja z systemem transportowym – rozwój portów śródlądowych i punktów przeładunkowych

Włączenie żeglugi śródlądowej do łańcuchów transportowych wymaga rozwoju infrastruktury punktowej – portów śródlądowych i punktów przeładunkowych (terminali).

Osiągnięcie celów KPŻ2030 wymaga podjęcia działań planistycznych i inwestycyjnych przez podmioty zewnętrzne. Właścicielami terenów z potencjałem dla rozwoju działalności przeładunkowej są jednostki sektora publicznego (JST lub Wody Polskie) oraz podmioty prywatne. Określenie ostatecznej lokalizacji terminala lub terminali i ostateczna struktura sieci portów i punktów przeładunkowych może odbiegać od wskazywanych w KPŻ2030 miejscowości, ponieważ decyzje o przeznaczeniu danego terenu na funkcje logistyczne i uruchomieniu przeładunków należą do podmiotów dysponujących nieruchomościami i inwestorów zainteresowanych zaangażowaniem w tego rodzaju działalność.

Praca terminali będzie miała pozytywny wpływ na rozwój portów morskich. Ulokowane na ich zapleczu mogą zapewnić efektywną dostępność komunikacyjną, integrującą port morski z lądem oraz dodatkową przestrzeń magazynowo-składową.

4.4.3.3. Rynek przewozowy i sytuacja armatorów

Rynek przewozów na drogach wodnych uzależniony jest przede wszystkim od:

- sytuacji gospodarczej,
- stabilnych warunków nawigacyjnych i odporności na zmiany klimatyczne,
- zdolności przewozowej i innowacyjności jednostek pływających,
- sytuacji na rynku pracy i kwalifikacji zawodowych pracowników sektora.

Przy założeniu stabilnych warunków gospodarczych (ogólny wzrost wolumenu ładunków) i infrastruktury transportowej odpornej na zmiany klimatu, realizacja wizji KPŻ2030 wymaga od armatorów rozwoju oferty przewozowej konkurencyjnej w stosunku do innych form transportu.

Aby konkurować z innymi gałęziami transportu przedsiębiorcy działający w branży żeglugowej muszą posiadać zdolność ekonomiczną pozwalającą na modernizację floty do rosnących wymagań rynku przewozów. Konieczne jest także dysponowanie wykwalifikowaną kadrą, co jest uzależnione od sprawnie działającego systemu edukacji i możliwości rozwoju zawodowego w sektorze.

Działalność jednostek zewnętrznych w obszarach rynku przewozów:

- **edukacja** – szkoły ponadpodstawowe prowadzące kształcenie zawodowe w branży transportu wodnego oraz uczelnie odpowiadające za wzrost kwalifikacji w sektorze transportu wodnego śródlądowego,
- **flota** – działalność stoczni śródlądowych i rozwój technologiczny statków żeglugi śródlądowej, obniżenie kosztów emisji zanieczyszczeń środowiska,
- **armatorzy** – BGK i obsługa instrumentów finansowych dedykowanych sektorowi.

4.4.3.4. *Inne działania istotne dla sektora transportu wodnego*

Wpływ rozwoju infrastruktury na parametry eksploatacyjne dróg wodnych, warunkujące ich zdolność przewozową, ma istotne znaczenie dla realizacji KPŻ2030. Tym samym należy dążyć do tego, aby projekty strategii rozwoju województw, plany ich zagospodarowania, ramowe studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego związku metropolitalnego, studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, gminne programy rewitalizacji, decyzje o warunkach zabudowy oraz o ustaleniu lokalizacji celu publicznego oraz decyzje o ustaleniu lokalizacji inwestycji linii kolejowej były zgodne z warunkami projektowymi i polityką rozwoju śródlądowych dróg wodnych.

5. System realizacji

KPŻ2030 obejmuje realizację przedsięwzięć inwestycyjnych oraz zadania własne ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej w zakresie polityki rozwoju sektora żeglugi śródlądowej.

Instytucją odpowiedzialną za wykonanie zadań inwestycyjnych ujętych w KPŻ2030 jest PGW WP, które będzie zobowiązane do wykonania inwestycji z listy planowanych do realizacji. PGW WP wykonują prawa właścicielskie w stosunku do wód publicznych stanowiących własność Skarbu Państwa⁵⁵ oraz jako administracja drogi wodnej utrzymują je w sposób zapewniający bezpieczną żeglugę⁵⁶.

PGW WP będą odpowiedzialne za wdrożenie działań inwestycyjnych opisanych w Programie w planowanym terminie i zakresie rzeczowym oraz uzyskanie ostatecznego zamierzonego efektu. Zadania związane z planowaniem, przygotowaniem projektów i realizacją inwestycji oraz utrzymaniem i eksploatacją obiektów hydrotechnicznych, a także eksploatacja i utrzymanie obiektów oraz dróg wodnych są zadaniami statutowymi PGW WP.

Dodatkowo w przypadku projektów w zakresie rozwoju RIS jednostką odpowiedzialną za realizację projektu będzie Dyrektor UŻŚ Szczecin, wraz z Centrum RIS, jako organ odpowiedzialny za rozwój i funkcjonowanie RIS na drogach wodnych⁵⁷.

Realizacja projektów inwestycyjnych KPŻ2030 opierać się będzie na formule partnerskiej obejmującej aktywną współpracę administracji żeglugi śródlądowej – ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej oraz dyrektorów UŻŚ z administracją drogi wodnej – PGW WP.

Przedsięwzięcia niestanowiące projektów inwestycyjnych realizowane są m.in. przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej i dotyczą m.in. działań w zakresie rozwoju rynku żeglugowego, aktywizacji społeczno-gospodarczej i rozwoju partnerstwa na rzecz gospodarczego wykorzystania dróg wodnych. Model wdrażania i realizacji Programu w tym zakresie opierać się będzie na formule partnerskiej obejmującej inicjowanie współpracy pomiędzy administracją rządową, samorządową i innymi podmiotami z sektora prywatnego i pozarządowego zaangażowanymi w realizację celów KPŻ2030.

Organem odpowiedzialnym za koordynację realizacji KPŻ2030 jest minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej. Do zadań koordynatora należeć będzie w szczególności: zapewnienie skutecznego wdrażania podejmowanych inicjatyw oraz monitorowanie postępów we wdrażaniu Programu.

Program ma także charakter programu terytorialnego, tj. opiera się na analizie elementów składowych istniejącego kapitału terytorialnego obszaru oddziaływania, w tym szansach, barierach rozwojowych i wyzwaniach, uwzględniając tym samym przestrzenny wymiar interwencji.

KPŻ2030 oraz jego aktualizacje (zmiany lub rozszerzenie zakresu Programu) zatwierdzane są przez Radę Ministrów w drodze uchwały. Przesunięcia działań pomiędzy kierunkami interwencji nie wymagają zmiany Programu. Wprowadzenie zmian do dokumentu następuje z inicjatywy jednostki realizującej Program lub ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej. We wniosku Realizatora Programu kierowanym do ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej wskazuje się zakres zmiany wraz z uzasadnieniem.

Wskazane powyżej zmiany KPŻ2030 niewymagające akceptacji Rady Ministrów będą uwzględnione w KPŻ2030 zgodnie z przyjętą procedurą.

⁵⁵ Zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 212 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – *Prawo wodne*.

⁵⁶ Art. 43 ust. 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej.

⁵⁷ Art. 9 ust. 2d ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej.

6. System monitorowania

System monitorowania KPŻ2030 ma na celu ocenę stopnia postępu realizacji KPŻ2030, identyfikację barier i trudności, ale też wskazanie obszarów wymagających wsparcia. Takie rozwiązanie gwarantuje zgodność całego przedsięwzięcia z przyjętymi u jego podstaw założeniami i celem. Podstawą skutecznego wdrażania działań opisanych w Programie jest wiedza na temat etapów osiąganych w zakresie realizacji przedsięwzięć oraz zdolność do reagowania na pojawiające się różnice pomiędzy przyjętymi założeniami a uzyskanymi efektami realizacji działań.

Ocena stopnia postępu realizacji Programu, w tym osiągania celu głównego, będzie prowadzona poprzez jego bieżący monitoring. W praktyce system ten będzie skupiony na projektach i działaniach podmiotów zaangażowanych w jego wdrażanie.

Organem odpowiedzialnym za bieżący monitoring Programu jest minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej. Instrumentami wykorzystywanymi do monitoringu są raporty roczne z wykonania Programu oraz raport końcowy, przygotowane w oparciu o plan działań oraz wskaźniki określone w Programie. Monitoring rozpocznie się w terminie 6 miesięcy od przyjęcia Programu.

Do 30 maja każdego roku instytucje odpowiedzialne za realizację zadań inwestycyjnych ujętych w Programie, tj. PGW WP oraz dyrektorzy UŻŚ, przedłożą ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej raport roczny z realizacji Programu za ubiegły rok. Raport ten powinien określać stopień realizacji celów zakładanych na rok sprawozdawczy, plan działań na kolejny rok oraz, w razie konieczności, wnioski w zakresie ewentualnej zmiany Programu lub listy zadań.

Ocena stopnia realizacji działań będących kamieniami milowymi celów szczegółowych KPŻ2030 będzie prowadzona poprzez bieżący monitoring postępu prac sprawowany przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej, w ujęciu kwartalnym.

W ramach koordynacji postępów realizacji Programu oraz nadzoru jego wykonania, o których mowa w §3 uchwały Rady Ministrów ustanawiającej KPŻ2030, minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej na podstawie raportu przygotowanego przez PGW WP oraz dyrektorów UŻŚ przygotowuje i przedkłada do końca czerwca Radzie Ministrów raport z postępów w realizacji Programu w roku ubiegłym. Raport ten opisuje w szczególności dotychczas podjęte działania wraz z realizacją kamieni milowych oraz ich efektów przez odniesienie do wskaźników produktu określonych w Programie. W przypadku działań o charakterze programowym realizowanych przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej raport będzie uwzględniał opis jakościowy wykonanych działań realizujących cel KPŻ2030, uwzględniający rezultaty prowadzonej działalności i osiągnięcie poszczególnych kamieni milowych.

Niezależnie od powyższego przewiduje się prowadzenie monitoringu operacyjnego, tj. sprawozdawczości, która będzie służyła określeniu stanu realizacji projektów, w przypadku których uznano, że istnieje ryzyko nieosiągnięcia celu głównego Programu. Obejmować on będzie m.in. wskaźniki realizacji poszczególnych projektów, terminowość realizacji harmonogramu, a także analizę ryzyk. Okres monitoringu operacyjnego będzie prowadzony co 6 miesięcy. Zakłada się także wprowadzenie KPŻ do Portfela Projektów Strategicznych oraz prowadzenie procesu monitorowania poprzez system teleinformatyczny MonAliZa.

Raport końcowy złożony ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej przez PGW WP powinien zawierać wykonanie finansowe i rzeczowe Programu, analizę stopnia realizacji wskaźników, identyfikację napotkanych ryzyk oraz mechanizmów i sposobów ich eliminacji. Raport końcowy – stosownie do zadań ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej wskazanych w § 3 uchwały Rady Ministrów ustanawiającej Program – przedkładany jest Radzie Ministrów w terminie 6 miesięcy od dnia zakończenia wykonania Programu.

Tabela 16. Wskaźnik rezultatu KPŻ2030

Nazwa wskaźnika	Wartość bazowa (2015)	Wartość prognozowana	Zakładany cel
Liczba ładunków transportowanych śródlądowymi drogami wodnymi w Polsce (mln ton)	4,9	6,8	Wzrost o 25% w stosunku do roku 2015 ⁵⁸

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Tabela 17. Lista wskaźników produktu KPŻ2030

Lp.	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Stan docelowy	Źródło danych
1	Liczba kilometrów dróg wodnych użytkowanych transportowo z odbudowaną zabudową regulacyjną lub wykonanymi pracami modernizacyjnymi	km	336	PGW WP
2	Liczba zmodernizowanych obiektów hydrotechnicznych na użytkowanych transportowo drogach wodnych	szt.	3	PGW WP
3	Liczba km dróg wodnych objętych RIS	km	350	UŻŚ Szczecin

Źródło: Opracowanie własne.

⁵⁸ Zgodnie z celami Strategii Na Rzecz Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności KE.

7. Ogólny plan finansowy

Realizacja celu głównego KPŻ2030 będzie odbywać się poprzez dwa rodzaje działań: projekty inwestycyjne, uwzględnione w indykatywnej liście projektów oraz działania o charakterze programowym realizowane przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej. Do potencjalnych źródeł finansowania należy zaliczyć:

1. Krajowe środki publiczne, w tym m.in.:
 - a) środki własne inwestora – Wód Polskich;
 - b) budżet państwa;
 - c) budżety JST —samorządy województwa, powiatu i gminy;
 - d) Fundusz Żeglugi Śródlądowej i Fundusz Rezerwowy.
2. Programy i instrumenty unijne oraz komercyjne, w tym m.in.:
 - a) programy w ramach polityki spójności w zakresie wskazanym w tych dokumentach;
 - b) Instrument *Łącząc Europę* ((Connecting Europe Facility (CEF));
 - c) *InvestEU*;
 - d) inicjatywy i instrumenty międzynarodowych instytucji finansowych, w tym m.in. EBI oraz Banku Światowego;
 - e) partnerstwo publiczno-prywatne;
 - f) formy finansowania oferowane przez banki krajowe i zagraniczne.

Precyzyjne zdefiniowanie ram finansowych Programu będzie możliwe po określeniu priorytetów nowej perspektywy finansowej po 2021 r. i przyjęciu programów, inicjatyw i instrumentów oraz przypisaniu do nich źródeł finansowania.

W zakresie działań o charakterze inwestycyjnym zakłada się, że prace dotyczące infrastruktury transportowej śródlądowych dróg wodnych będą współfinansowane ze środków PGW WP. Za uwzględnienie projektów inwestycyjnych KPŻ2030 w planach inwestycyjnych PGW WP odpowiada minister właściwy ds. żeglugi śródlądowej⁵⁹.

W *Planie Finansowym Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w 2021 r.* w kategorii wydatków majątkowych, obejmujących m.in.:

- inwestycje z dotacji dla PGW WP – spodziewane wydatki wynikające z dokumentów strategicznych oraz utrzymanie Majątku SP (obiekty hydrotechniczne, rzeki, potoki);
- inwestycje unijne (wkład własny),
- inwestycje unijne (środki unijne),
- środki funduszy ochrony środowiska (NFOŚiGW, WFOŚiGW),
- inwestycje finansowe z pożyczki,
- wkłady własne,

przewidziano środki w wysokości 1 526 332 tys. zł. Łączna wartość projektów inwestycyjnych została wskazana w załączniku nr 1 do Programu – Indykatywna lista projektów.

Dodatkowo inwestycje dotyczące rozwoju RIS (nr 9 i 10 indyktywnej listy projektów) będą realizowane przez dyrektorów Urzędów Żeglugi Śródlądowej. Zakłada się, że projekty te będą współfinansowane ze środków UE, w związku z tym może zająć konieczność dodatkowego finansowania tych projektów z budżetu państwa.

Projekty wyszczególnione w załączniku nr 1 do Programu – *Indykatywna lista projektów inwestycyjnych do realizacji w ramach KPŻ2030* zostały podzielone na dwie kategorie: podstawową – do której zaliczono inwestycje posiadające określone źródło finansowania, planowane do realizacji

⁵⁹ Art. 240 ust. 11 ustawy z dnia 17 lipca 2017 r. – Prawo wodne – minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej uzgadnia *Program planowanych inwestycji w gospodarce wodnej w zakresie śródlądowych dróg wodnych*.

ze środków UE – oraz rezerwową – w której znalazły się inwestycje bez wskazanego źródła finansowania. Należy podkreślić, że w przypadku realizacji projektów z listy podstawowej, w związku z dofinansowaniem tych inwestycji w ramach środków z polityki spójności, przewiduje się konieczność współfinansowania zadań ze środków krajowych, tzw. wkład własny.

Tabela 18. Poziomy dofinansowania na inwestycje podstawowe KPŻ2030

Lp.	Nazwa inwestycji	Wartość dofinansowania (zł)	
		środki krajowe ⁶⁰	środki unijne ⁶¹
1	Modernizacja śluzy oraz sterowni na stopniu wodnym Opole wraz z przebudową awanportów	30 000 000	170 000 000
2	Budowa jazu kłapowego na stopniu wodnym Ujście Nysy w km 180,50 rzeki Odry wraz z infrastrukturą towarzyszącą	31 650 000	179 350 000
3	Modernizacja śluzy oraz sterowni na stopniu wodnym Ujście Nysy wraz z przebudową awanportów oraz obiektów towarzyszących	30 000 000	170 000 000
4	Modernizacja zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej – Etap II	83 400 000	472 600 000
5	Kompleksowe wdrożenie RIS Odrzańskiej Drogi Wodnej	11 655 000	66 045 000
6	Modernizacja Kanału Gliwickiego – szlaku żeglownego i jego ubezpieczeń brzegowych- etap I (sekcja V i VI)	15 600 000	88 400 000
	łącznie:	202 300 000	1 146 395 000

Uzyskanie dofinansowania ze środków UE na realizację inwestycji podstawowych wiąże się z koniecznością pokrycia 15% wkładu własnego poszczególnych przedsięwzięć. Zakłada się, że środki na pokrycie tych wydatków zostaną zapewnione w ramach planu finansowego PGW WP przygotowanego na rok, w którym konieczne będzie uruchomienie środków. Jednak w przypadku, w którym inwestor nie będzie w stanie zapewnić pełnej wysokości finansowania, przewiduje się pokrycie brakującego wkładu własnego z dotacji celowej z części 69 budżetu państwa – żegluga śródlądowa lub z innego źródła (np. zwrotnych środków zagranicznych). W przypadku inwestycji dot. kompleksowego wdrożenia systemu RIS na ODW, zakłada się uzyskanie wkładu z budżetu państwa, z części 69, w przewidywanej wysokości 10,5 mln zł.

Dodatkowo, w ramach przyznanego corocznie limitu należy przewidzieć w roku 2031 poniesienie kosztów związanych z wykonaniem raportu ewaluacyjnego w wysokości 0,25 mln zł finansowanego w ramach części 69 budżetu państwa.

W ramach POLiŚ 2014–2020 prowadzone są prace przygotowawcze dla inwestycji, które będą kontynuowane w ramach KPŻ2030. Dotychczas z powyższych środków sfinansowano inwestycję pod nazwą *Budowa jazu kłapowego na stopniu wodnym Ujście Nysy w km 180,50 rzeki Odry wraz z infrastrukturą towarzyszącą – prace przygotowawcze*, której łączną wartość szacuje się na 4 178 253,20 zł (w tym wysokość środków kwalifikowanych współfinansowanych z budżetu UE – 2 381 202,72 zł). Od początku realizacji projektu do końca marca 2022 r. wydatkowano 4 004 990,42 zł⁶².

Tabela 19. Szacowana wysokość nakładów finansowych na inwestycje podstawowe KPŻ2030 z podziałem na źródła finansowania

Źródło finansowania	Wysokość planowanych wydatków (mln zł)				
	2025	2026	2027	2030	łącznie
Budżet Państwa	-	-	11,65	-	11,65
PGW WP	31,65	60,00	83,4	15,60	190,65
Środki UE w ramach PS	173,35	340,00	538,65	88,40	1 146,40
łącznie	211,00	400,00	633,70	104,00	1 348,70

⁶⁰ 15% wartości inwestycji.

⁶¹ 85% wartości inwestycji.

⁶² Dane PGW WP, stan na 31 lipca 2021 r.

Ostateczna kwota nakładów finansowych będzie znana po przedstawieniu szczegółowej alokacji w ramach środków polityki spójności, zgodnie z zakresem przewidzianym w dokumentach programowych.

W zakresie utrzymania śródlądowych dróg wodnych do 2030 r. uwzględniono działania o najwyższym priorytecie, z zapewnionym źródłem finansowania (budżet PGW WP), średniorocznie w wysokości ok. 30 mln zł⁶³. W zakresie utrzymania systemu RIS przewiduje się wydatkowanie środków na poziomie 33,7 mln zł do 2030 r.

Działania o charakterze sektorowym (programowe oraz regulacyjne) realizowane przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej będą finansowane ze środków budżetu państwa, w ramach przyznanego corocznie limitu wydatków. Na rok 2021 w ramach celu: *Zwiększenie możliwości transportowych śródlądowych dróg wodnych* w części 69 budżetu państwa zaplanowano środki w wysokości 1 659 tys. zł. Wydatki na pozostałe lata 2022–2030 planuje się na poziomie ok. 2 671 tys. zł rocznie, z uwzględnieniem zmian wynikających z dynamiki średniorocznej cen towarów i usług konsumpcyjnych⁶⁴. Należy podkreślić, że realizacja działań sektorowych KPŻ2030 nie będzie generować dodatkowych kosztów finansowych, stanowiących obciążenie budżetu państwa.

Ponadto w zakresie działań o charakterze informacyjno-promocyjno-edukacyjnych, działań wspierających armatorów śródlądowych w obszarze m.in. modernizacji i rozwoju floty statków, rozwoju innowacyjności w transporcie wodnym śródlądowym przewiduje się finansowanie ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej. Fundusz ten funkcjonuje w oparciu o przepisy ustawy z dnia 31 lipca 2019 r. o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej oraz Funduszu Rezerwowym. Zgodnie z ww. regulacjami ze środków Funduszu finansuje się zadania mające na celu wsparcie armatorów śródlądowych poprzez:

- kredyty o preferencyjnym oprocentowaniu na zakup, modernizację i remont statków żeglugi śródlądowej,
- umorzenia części kredytów preferencyjnych,
- refinansowanie zakupu składników wyposażenia statków,
- działalność promocyjną i edukacyjną realizowaną na podstawie corocznego Planu Promocji Żeglugi Śródlądowej.

Na koniec IV kwartału 2021 r. stan środków zgromadzonych na rachunku FŻŚ wyniósł 47 676 780,08 tys. zł⁶⁵. Natomiast w Planie Finansowym FŻŚ na rok 2022 r. zakłada się finansowanie:

- działań wspierających armatorów śródlądowych i rozwój innowacyjności oraz bezpieczeństwa żeglugi w przewidywanej kwocie 11 500 tys. zł,
- działań o charakterze informacyjno-promocyjnym i edukacyjnym w przewidywanej kwocie 1 050 tys. zł.

Tabela 20. Całkowita wartość KPŻ2030, w podziale na cele szczegółowe

Cel	Szacowana kwota środków przeznaczonych na finansowanie realizacji (mln zł)
Cel szczegółowy 1	2 178,31
Cel szczegółowy 2	185,33
Cel szczegółowy 3	26,4
Wartość KPŻ2030	2 390,04

⁶³ Poziom wydatków do 2030 r. uwzględnia dynamikę zmian cen towarów i usług konsumpcyjnych.

⁶⁴ Opracowano na podstawie *Scenariusza podstawowych wskaźników makroekonomicznych w latach 2023–2060* Ministerstwa Finansów.

⁶⁵ *Sprawozdanie z realizacji planu finansowego Funduszu Żeglugi Śródlądowej w 2021 r.*, przyjęte przez Zarząd BGK 7 kwietnia 2022 r.

8. Spis map, wykresów i tabel

Spis map

Mapa 1. Stan dróg wodnych śródlądowych w Polsce z podziałem na klasy żeglowności w 2020 r. ...	17
Mapa 2. Historyczna infrastruktura punktowa na Odrzańskiej Drodze Wodnej	28
Mapa 3. Historyczna infrastruktura punktowa na Drodze Wodnej Rzeki Wisły	29
Mapa 4. Wielkość wolumenu ładunków w portach morskich z wykorzystaniem żeglugi śródlądowej w 2018 r.	33
Mapa 5. Podaż ładunków w korytarzach Odrzańskiej Drogi Wodnej i Drogi Wodnej Dolnej Wisły objętych Krajowym Programem Żeglugowym do roku 2030 (2020 r.)	38
Mapa 6. Prognoza przewozów z uwzględnieniem potencjalnych lokalizacji portów na Odrzańskiej Drodze Wodnej (mln t) w 2030 r.	62
Mapa 7. Prognoza przewozów z uwzględnieniem potencjalnych lokalizacji portów na Drodze Wodnej Dolnej Wisły (mln t) w 2030 r.	63

Spis wykresów

Wykres 1. Logika funkcjonowania programów w ramach polityki rozwoju kraju	7
Wykres 2. Eksploatowane śródlądowe drogi wodne w Polsce 2020 r.	17
Wykres 3. Ilość przetransportowanych ładunków w transporcie krajowym w latach 2015–2020	25
Wykres 4. Koncentracja przewozów na ODW (t-km w tys.)	26
Wykres 5. Koncentracja przewozów na DWW (t-km w tys.)	26
Wykres 6. Bilans przewozów transgranicznych w latach 2015–2020 (tys. ton)	27
Wykres 7. Przychody w transporcie wodnym śródlądowym w latach 2015–2020 – przewóz ładunków i pasażerów (mln zł)	31
Wykres 8. Obroty ładunkowe w portach morskich o podstawowym znaczeniu	32
Wykres 9. Przeladunki w portach morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w obszarze KPŻ2030	32
Wykres 10. Liczba statków pasażerskich (prawa oś) oraz miejsc pasażerskich (lewa oś) w latach 2014–2019	34
Wykres 11. Logika interwencji KPŻ2030	39
Wykres 12. Prognozowany udział rejonów w przewozach ładunków na ODW w 2030 r. – procentowy podział generatorów ruchu	44
Wykres 13. Prognozowany udział rejonów w przewozach ładunków na Drodze Wodnej Dolnej Wisły w 2030 r. – procentowy podział generatorów ruchu	46
Wykres 14. Szacowane koszty zadań (mln zł) – utrzymanie śródlądowych dróg wodnych (2021)	66
Wykres 15. Szacunkowe średnioroczne koszty utrzymania RIS (zł)	67

Spis tabel

Tabela 1. Parametry eksploatacyjne śródlądowych dróg wodnych	18
Tabela 2. Liczba transportowanych ładunków w 2020 r. na największych drogach wodnych w Polsce	24
Tabela 3. Liczba przetransportowanych ładunków w transporcie krajowym w latach 2015–2020 ...	25
Tabela 4. Średnie jednostkowe koszty emisji zanieczyszczeń powietrza w przewozie ładunków dla środków transportu	30
Tabela 5. Czynniki emisji statków żeglugi śródlądowej w odniesieniu do klas drogi wodnej (g/tkm) – ładunki masowe przy średnim załadunku	30
Tabela 6. Czynniki emisji statków żeglugi śródlądowej w odniesieniu do klas drogi wodnej (g/tkm) – przewóz kontenerów przy średnim załadunku	30
Tabela 7. Udział żeglugi śródlądowej w największych europejskich portach morskich w 2018 r.	33
Tabela 8. Liczba śluzowań – wskaźnik wykorzystania śródlądowych dróg wodnych	35

Tabela 9. Kamienie milowe realizacji Celu szczegółowego 1.....	43
Tabela 10. Potencjalne lokalizacje portów śródlądowych na ODW	45
Tabela 11. Kamienie milowe realizacji Celu szczegółowego 2.....	50
Tabela 12. Kamienie milowe realizacji Celu szczegółowego 3.....	54
Tabela 13. Liczba przetransportowanych ładunków w transporcie krajowym w latach 2015–2020.	60
Tabela 14. Prognozowana ilość transportowanych ładunków w 2030 roku po realizacji KPŻ.....	61
Tabela 15. Prognozowane przeładunki w portach śródlądowych w obszarze oddziaływania Programu w 2030 r.	64
Tabela 16. Wskaźnik rezultatu KPŻ2030	73
Tabela 17. Lista wskaźników produktu KPŻ2030.....	73
Tabela 18. Poziomy dofinansowania na inwestycje podstawowe KPŻ2030.....	75
Tabela 19. Szacowana wysokość nakładów finansowych na inwestycje podstawowe KPŻ2030 z podziałem na źródła finansowania	75
Tabela 20. Całkowita wartość KPŻ2030, w podziale na cele szczegółowe	76

Załączniki do Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030

Załącznik nr 1. Indykatoryna lista projektów inwestycyjnych do realizacji w ramach Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030

Lp.	Droga wodna	Nazwa	Okres realizacji (w latach)	Wartość (zł)	Kategoria inwestycji
1	ODW	Modernizacja śluzy oraz sterowni na stopniu wodnym Opole wraz z przebudową awanportów	2022-2026	200 000 000	podstawowa
2	ODW	Budowa jazu kłapowego na stopniu wodnym Ujście Nysy w km 180,50 rzeki Odry wraz z infrastrukturą towarzyszącą	2022–2025	211 000 000	podstawowa
3	ODW	Modernizacja śluzy oraz sterowni na stopniu wodnym Ujście Nysy wraz z przebudową awanportów oraz obiektów towarzyszących	2022–2026	200 000 000	podstawowa
4	ODW	Modernizacja zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej – Etap II	2024–2027	556 000 000	podstawowa
5	ODW	Modernizacja Kanału Gliwickiego – szlaku żeglownego i jego ubezpieczeń brzegowych- etap I (sekcja V i VI)	2023–2030	104 000 000	podstawowa
6	DWDW	Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 933-847	2022–2030	145 000 000	rezerwowa
7	DWDW	Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 847-772	2022–2030	207 500 000	rezerwowa
8	DWDW	Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 772-718	2022–2030	207 500 000	rezerwowa
9	ODW	Kompleksowe wdrożenie RIS Odrzańskiej Drogi Wodnej	2022–2027	77 700 000	podstawowa
10	DWDW	Pilotażowe wdrożenie RIS Dolnej Wisły	2022–2030	54 000 000	rezerwowa
11	DWDW	Dokumentacja projektowa dla inwestycji pn. <i>Budowa nabrzeża przeładunkowego na Wiśle w Solcu Kujawskim</i>	2022–2024	13 530 000	rezerwowa
łącznie (zł)				1 976 230 000	

Załącznik nr 2. Charakterystyka regionów objętych diagnozą z uwzględnieniem obszarów funkcjonalnych, w tym miejskich obszarów funkcjonalnych

Korytarz transportowy DWDW

Nazwa rejonu	Spółeczeństwo	Gospodarka	Turystyka
Toruń	<p>Jedna z dwóch stolic województwa kujawsko-pomorskiego</p> <p>Ludność: 201 447 osób;</p> <p>Dochody budżetowe na 1 mieszkańca (w tym dochody własne): 6 385,79 zł;</p> <p>Wydatki budżetowe na 1 mieszkańca: 6 890,55 zł;</p> <p>Liczba zarejestrowanych bezrobotnych: 3 874;</p> <p>Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto: 4 980,31 zł, w relacji do średniej krajowej: 96,1%.</p>	<p>Podmioty wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności: 1 313;</p> <p>Liczba podmiotów zatrudniających powyżej 250 pracowników: 40;</p> <p>Część Bydgosko-Toruńskiego Okręgu Przemysłowego;</p> <p>Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach na 1 mieszkańca: 4 485 zł;</p> <p>Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach ogółem: 908 091 tys. zł, w tym transport: 314 991 tys. zł.</p>	<p>Liczba turystycznych miejsc noclegowych: 3 823 miejsc;</p> <p>Liczba udzielonych noclegów w obiektach turystycznych: 531 836, w tym dla turystów zagranicznych: 87 581.</p>
Solec Kujawski – powiat bydgoski	<p>Ludność w powiecie bydgoskim: 118 683 osób, ludność Solec Kujawski: 16 799 osób;</p> <p>Dochody budżetowe na 1 mieszkańca (w tym dochody własne): 5 728,49 zł;</p> <p>Wydatki budżetowe na 1 mieszkańca: 5 495,51 zł;</p> <p>Liczba zarejestrowanych bezrobotnych: 1 769;</p> <p>Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto: 4 449,27 zł, w relacji do średniej krajowej: 96,1%.</p>	<p>Podmioty wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności: 956;</p> <p>Liczba podmiotów zatrudniających powyżej 250 pracowników: 4;</p> <p>Część Bydgosko-Toruńskiego Okręgu Przemysłowego – istnieją plany budowy centrum logistycznego na granicy z Bydgoszczą;</p> <p>Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach na 1 mieszkańca: 4 812 zł;</p> <p>Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach ogółem: 561 149 tys. zł, w tym transport: 106 187 tys. zł.</p>	<p>Liczba turystycznych miejsc noclegowych: 1 488 miejsc;</p> <p>Liczba udzielonych noclegów w obiektach turystycznych: 126 373, w tym dla turystów zagranicznych: 2 193.</p>
Bydgoszcz	<p>Jedna z dwóch stolic województwa kujawsko-pomorskiego;</p> <p>Ludność: 348 190 osób;</p> <p>Dochody budżetowe na 1 mieszkańca (w tym dochody własne): 6 799,21 zł;</p> <p>Liczba zarejestrowanych bezrobotnych: 4 773;</p> <p>Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto: 4 957,38 zł, w relacji do średniej krajowej: 95,7%.</p>	<p>Podmioty wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności: 1 245;</p> <p>Liczba podmiotów zatrudniających powyżej 250 pracowników: 61;</p> <p>Część Bydgosko-Toruńskiego Okręgu Przemysłowego, ośrodek przemysłowy oraz akademicki;</p> <p>Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach na 1 mieszkańca: 4 579 zł;</p> <p>Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach ogółem: 1 608 363 tys. zł, w tym transport: 439 426 tys. zł.</p>	<p>Liczba turystycznych miejsc noclegowych: 3 757 miejsc;</p> <p>Liczba udzielonych noclegów w obiektach turystycznych: 135 954, w tym dla turystów zagranicznych: 41 768.</p>
Tczew – powiat tczewski	<p>Ludność w powiecie tczewskim: 115 728 osób, ludność w Tczewie: 59 951 osób;</p> <p>Dochody budżetowe na 1 mieszkańca (w tym dochody własne): 4 948,14 zł;</p> <p>Wydatki budżetowe na 1 mieszkańca: 4 894,75 zł;</p> <p>Liczba zarejestrowanych bezrobotnych: 2 432;</p> <p>Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto: 4 663,54 zł, w relacji do średniej krajowej: 90,0%.</p>	<p>Podmioty wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności: 992;</p> <p>Liczba podmiotów zatrudniających powyżej 250 pracowników: 8;</p> <p>Ośrodek przemysłowy – głównie przemysł elektroniczny, telekomunikacyjny oraz energetyczny;</p> <p>Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach na 1 mieszkańca: 3 137 zł;</p>	<p>Liczba turystycznych miejsc noclegowych: 809 miejsc;</p> <p>Liczba udzielonych noclegów w obiektach turystycznych: 71 063, w tym dla turystów zagranicznych: 3 205.</p>

Gdańsk		Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach ogółem: 363 240 tys. zł, w tym transport: 69 870 tys. zł.	
	Największy port morski w Polsce – część Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot; Ludność: 470 907 osób; Dochody budżetowe na 1 mieszkańca (w tym dochody własne): 7 738,94 zł; Wydatki budżetowe na 1 mieszkańca: 8 001,40 zł; Liczba zarejestrowanych bezrobotnych: 5 934; Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto: 6 154,35 zł, w relacji do średniej krajowej: 118,8%.	Podmioty wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności: 1 696; Liczba podmiotów zatrudniających powyżej 250 pracowników: 90; Ośrodek przemysłowy – głównie przemysł stoczniowy, chemiczny, spożywczy i drzewny; Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach na 1 mieszkańca: 9 891 zł; Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach ogółem: 4 597 425 tys. zł, w tym transport: 1 356 951 tys. zł.	Liczba turystycznych miejsc noclegowych: 19 251 miejsc; Liczba udzielonych noclegów w obiektach turystycznych: 2 808 935, w tym dla turystów zagranicznych: 456 074.
Elbląg	Ludność: 119 317 osób; Dochody budżetowe na 1 mieszkańca (w tym dochody własne): 5 863,54 zł; Wydatki budżetowe na 1 mieszkańca: 5 830,59 zł; Liczba zarejestrowanych bezrobotnych: 2 311; Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto: 4 512,03 zł, w relacji do średniej krajowej: 87,1%.	Podmioty wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności: 1 091; Liczba podmiotów zatrudniających powyżej 250 pracowników: 15; Ośrodek przemysłowy – głównie przemysł ciężki i spożywczy; Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach na 1 mieszkańca: 2 281 zł; Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach ogółem: 274 975 tys. zł, w tym transport: 1 356 951 tys. zł.	Liczba turystycznych miejsc noclegowych: 1 462 miejsc; Liczba udzielonych noclegów w obiektach turystycznych: 142 614, w tym dla turystów zagranicznych: 17 948.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Korytarz transportowy ODW

Nazwa rejonu	Spółeczeństwo	Gospodarka	Turystyka
Szczecin	Ludność: 401 907 osób; Dochody budżetowe na 1 mieszkańca (w tym dochody własne): 6 563,20 zł; Wydatki budżetowe na 1 mieszkańca: 7 265,50 zł; Liczba zarejestrowanych bezrobotnych: 4 274; Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto: 5 408,91 zł, w relacji do średniej krajowej: 104,4%.	Podmioty wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności: 1 721; Liczba podmiotów zatrudniających powyżej 250 pracowników: 60; Port morski o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Przemysł stoczniowy; Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach na 1 mieszkańca: 3 169 zł; Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach ogółem: 1 277 925 tys. zł, w tym transport: 436 104 tys. zł.	Liczba turystycznych miejsc noclegowych: 7 373 miejsc; Liczba udzielonych noclegów w obiektach turystycznych: 399 819, w tym dla turystów zagranicznych: 143 622.
Kostrzyn nad Odrą – powiat gorzowski	Ludność w powiecie gorzowskim 71 836 osób, ludność w Kostrzynie nad Odrą: 17 730 osób; Dochody budżetowe na 1 mieszkańca (w tym dochody własne): 5 390,09 zł; Wydatki budżetowe na 1 mieszkańca: 5 405,38 zł; Liczba zarejestrowanych bezrobotnych: 947	Podmioty wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności: 1 290; Liczba podmiotów zatrudniających powyżej 250 pracowników: 4; Położony w Kostrzyńsko-Słubickiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej; Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach na 1 mieszkańca: 3 167 zł;	Liczba turystycznych miejsc noclegowych: 658 miejsc; Liczba udzielonych noclegów w obiektach turystycznych: 43 085, w tym dla turystów zagranicznych: 4 780.

Słubice – powiat słubicki	Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto: 4 730,58 zł, w relacji do średniej krajowej: 91,3%.	Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach ogółem: 226 245 tys. zł, w tym transport: 18 361 tys. zł.	
	Z niemieckim Frankfurt nad Odrą, miastem na prawach powiatu, tworzą aglomerację transgraniczną liczącą blisko 80 tys. mieszkańców; Ludność powiatu słubickiego: 46 929 osób, ludność w Słubicach 16 644 osób; Dochody budżetowe na 1 mieszkańca (w tym dochody własne): 5 438,56 zł; Wydatki budżetowe na 1 mieszkańca: 5 625,64 zł; Liczba zarejestrowanych bezrobotnych: 415; Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto: 4 278,58 zł, w relacji do średniej krajowej: 82,6%.	Podmioty wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności: 1 709; Liczba podmiotów zatrudniających powyżej 250 pracowników: 0; Położony w Kostrzyńsko-Słubickiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej; Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach na 1 mieszkańca: 6 105 zł; Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach ogółem: 287 126 tys. zł, w tym transport: 208 261 tys. zł.	Liczba turystycznych miejsc noclegowych: 1 814 miejsc; Liczba udzielonych noclegów w obiektach turystycznych: 255 507, w tym dla turystów zagranicznych: 58 392.
Nowa Sól – powiat nowosolski	Trzecie co do wielkości miasto województwa lubuskiego po Gorzowie Wielkopolskim i Zielonej Górze; Ludność w powiecie nowosolskim: 86 156 osób, ludność w Nowej Soli: 38 645 osób; Dochody budżetowe na 1 mieszkańca (w tym dochody własne): 5 170,70 zł; Wydatki budżetowe na 1 mieszkańca: 4 899,73 zł; Liczba zarejestrowanych bezrobotnych: 1 664; Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto: 4 517,64 zł, w relacji do średniej krajowej: 87,2%.	Podmioty wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności: 1 007; Liczba podmiotów zatrudniających powyżej 250 pracowników: 3; Rozwój gospodarczy miasta opiera się przede wszystkim na branżach: budowlanej, metalowej, maszynowej, elektrotechnicznej, spożywczej, motoryzacyjnej i elektronicznej; Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach na 1 mieszkańca: 3 567 zł; Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach ogółem: 309 452 tys. zł, w tym transport: 18 775 tys. zł.	Liczba turystycznych miejsc noclegowych: 521 miejsc; Liczba udzielonych noclegów w obiektach turystycznych: 24 400, w tym dla turystów zagranicznych: 1 394.
Głogów – powiat głogowski	Ludność w powiecie głogowskim :89 102 osób; ludność w Głogowie: 66 980 osób; Dochody budżetowe na 1 mieszkańca (w tym dochody własne): 5 850,60 zł; Wydatki budżetowe na 1 mieszkańca: 6 189,48 zł; Liczba zarejestrowanych bezrobotnych: 2 036; Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto: 4 427,98 zł, w relacji do średniej krajowej: 85,5%.	Podmioty wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności: 969; Liczba podmiotów zatrudniających powyżej 250 pracowników: 4; Wchodzi w skład Legnicko-Głogowskiego Okręgu Miedziowego „LGOM” – drugi największy rynek pracy i usług w regionie ODW i jeden z najważniejszych ośrodków przemysłowych w kraju; Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach na 1 mieszkańca: 5 238 zł; Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach ogółem: 470 114 tys. zł, w tym transport: 91 844 tys. zł.	Liczba turystycznych miejsc noclegowych: 314 miejsc; Liczba udzielonych noclegów w obiektach turystycznych: 35 965, w tym dla turystów zagranicznych: 3 364.
Wrocław	Centralne miasto aglomeracji wrocławskiej i stolica województwa dolnośląskiego; Ludność: 642 869 osób; Dochody budżetowe na 1 mieszkańca (w tym dochody własne): 7 681,46 zł; Wydatki budżetowe na 1 mieszkańca: 7 763,29 zł;	Podmioty wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności: 1 909; Liczba podmiotów zatrudniających powyżej 250 pracowników: 151; Jeden z najważniejszych rynków pracy i usług w Polsce, rozwinięty ośrodek przemysłowy (m.in. przemysł metalowy, spożywczy, odzieżowy oraz jeden	Liczba turystycznych miejsc noclegowych: 14 001 miejsc; Liczba udzielonych noclegów w obiektach turystycznych: 2 258 982, w tym dla turystów

Opole	Liczba zarejestrowanych bezrobotnych: 6 429; Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto: 5 757,54 zł, w relacji do średniej krajowej: 111,1%.	z najważniejszych węzłów transportowych w kraju); Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach na 1 mieszkańca: 7 218 zł; Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach ogółem: 4 614 124 tys. zł, w tym transport: 1 090 897 tys. zł.	zagranicznych: 450 720.
	Stolica województwa opolskiego; Ludność: 128 035 osób; Dochody budżetowe na 1 mieszkańca (w tym dochody własne): 8 902,51 zł; Wydatki budżetowe na 1 mieszkańca: 9 214,96 zł; Liczba zarejestrowanych bezrobotnych: 2 230; Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto: 5 147,55 zł, w relacji do średniej krajowej: 99,3%.	Podmioty wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności: 1 697; Liczba podmiotów zatrudniających powyżej 250 pracowników: 34; Rozwinięty rynek usług i ważny ośrodek przemysłowy; Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach na 1 mieszkańca: 14 459 zł; Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach ogółem: 1 853 985 tys. zł, w tym transport: 178 288 tys. zł.	Liczba turystycznych miejsc noclegowych: 1 274 miejsc; Liczba udzielonych noclegów w obiektach turystycznych: 210 706, w tym dla turystów zagranicznych: 27 526.
Kędzierzyn-Koźle – powiat kędzierzyńsko-kozielski	Drugie po Opolu największe miasto województwa, stanowi rozwinięty rynek usług oraz ważny ośrodek przemysłowy (siedziba największych w Polsce zakładów chemicznych); Ludność w powiecie kędzierzyńsko-kozielskim: 93 880 osób, ludność w Kędzierzynie-Koźlu: 60 641 osób; Dochody budżetowe na 1 mieszkańca (w tym dochody własne): 5 037,49 zł; Wydatki budżetowe na 1 mieszkańca: 5 149,85 zł; Liczba zarejestrowanych bezrobotnych: 2 476; Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto: 5 204,96 zł, w relacji do średniej krajowej: 100,5%.	Podmioty wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności: 1 117; Liczba podmiotów zatrudniających powyżej 250 pracowników: 5; Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach na 1 mieszkańca: 4 906 zł; Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach ogółem: 465 247 tys. zł, w tym transport: 110 971 tys. zł.	Liczba turystycznych miejsc noclegowych: 438 miejsc; Liczba udzielonych noclegów w obiektach turystycznych: 45 127, w tym dla turystów zagranicznych: 3 295.
Gliwice	Trzecie największe miasto konurbacji górnośląskiej; Ludność: 178 603 osób; Dochody budżetowe na 1 mieszkańca (w tym dochody własne): 7 281,08 zł; Wydatki budżetowe na 1 mieszkańca: 7 752,99 zł; Liczba zarejestrowanych bezrobotnych: 2 454; Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto: 5 889,99 zł, w relacji do średniej krajowej: 113,7%.	Podmioty wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności: 1 357; Liczba podmiotów zatrudniających powyżej 250 pracowników: 46; Ośrodek przemysłowy funkcjonujący w ramach Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, w tym w Podstrefie Gliwickiej funkcjonuje ok. 156 przedsiębiorstw; na terenie miasta działa największy port rzeczny na ODW – Port w Gliwicach, posiadający zdolność przeładunkową do ok. 1,5 mln ton rocznie; Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach na 1 mieszkańca: 10 740 zł; Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach ogółem: 1 940 832 tys. zł, w tym transport: 309 340 tys. zł.	Liczba turystycznych miejsc noclegowych: 2 186 miejsc; Liczba udzielonych noclegów w obiektach turystycznych: 242 947, w tym dla turystów zagranicznych: 37 292.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.