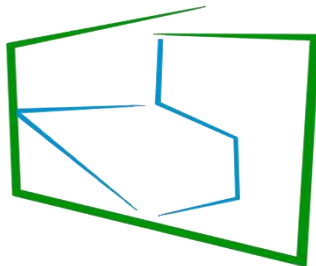




MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY

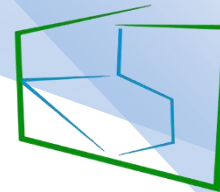
Omówienie uwag Państwowej Rady Gospodarki Wodnej do „Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030”

zgłoszonych w ramach konsultacji publicznych realizowanych na podstawie ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. *o zasadach prowadzenia polityki rozwoju*



Tomasz Kocoń
Wydział Polityki Żeglugowej
posiedzenie Państwowej Rady Gospodarki Wodnej – 10 czerwca 2022 r.

Informacje ogólne



Czas trwania od **16 grudnia 2021** do **19 stycznia 2022**

Cel

- przedstawienie projektu szerokiemu gronu obywateli
- uwzględnienie opinii społeczeństwa

Zbieranie uwag i konsultacje

- pocztą elektroniczną i tradycyjną
- osobiście
- ustnie w siedzibie MI
- konsultacje w terenie
- spotkanie w siedzibie MI

sektora żeglugi śródlądowej i gospodarki wodnej, sektora transportu, przedstawicieli JST i lokalnych społeczności z obszaru oddziaływania projektu, indywidualnych uczestników dróg wodnych, organizacji pracowników i pracodawców, organizacji ekologicznych i innych organizacji pozarządowych, opinii społecznej

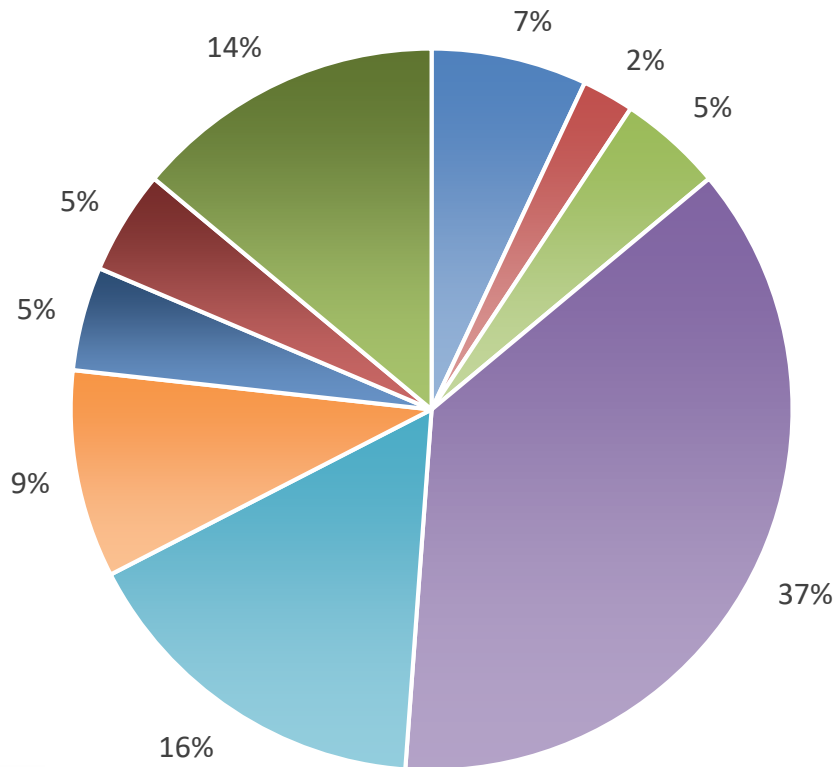
Podsumowanie

- 42 formularze konsultacyjne
- 327 uwag

Najczęściej pojawiające się uwagi

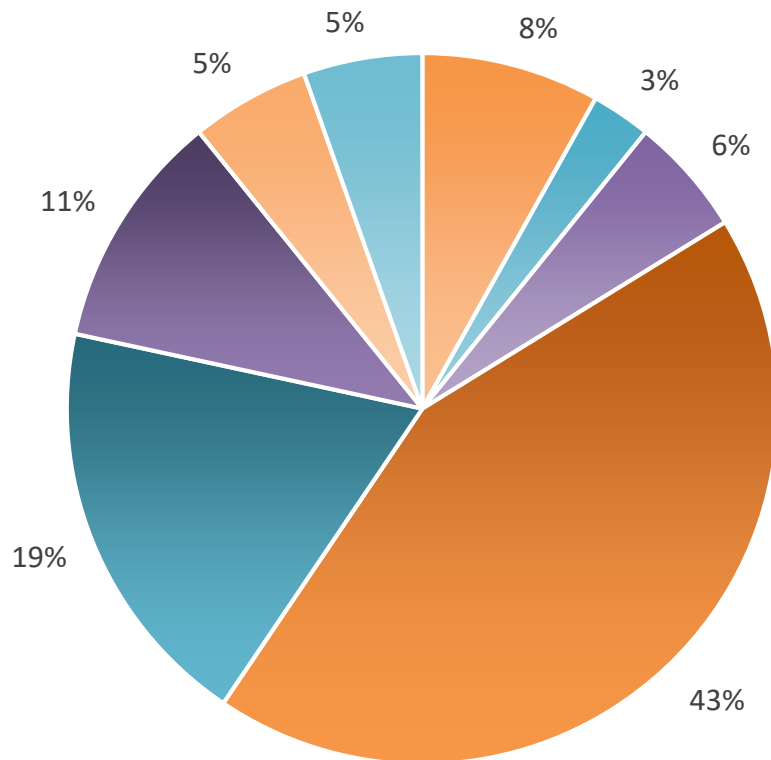
- zakresu interwencji
- modyfikacji celu głównego oraz/lub celu szczegółowego 3
- uwzględnienia lub modyfikacji definicji przedstawianych pojęć
- kwestii środowiskowych
- kwestii finansowania

Podmioty, które zgłosiły uwagi wg kategorii (%)



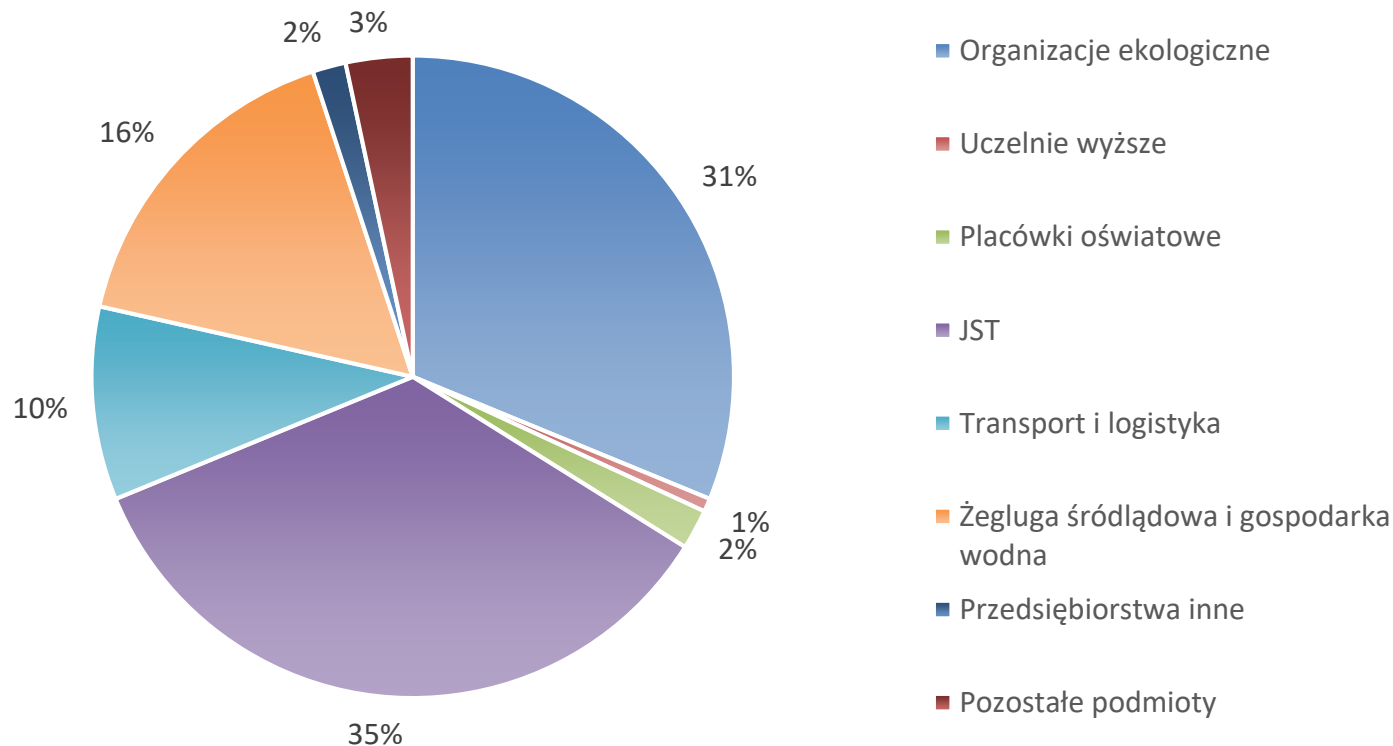
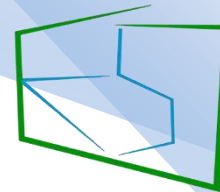
- Organizacje ekologiczne
- Uczelnie wyższe
- Placówki oświatowe
- JST
- Transport i logistyka
- Żegluga śródlądowa i gospodarka wodna
- Przedsiębiorstwa inne
- Pozostałe podmioty
- Osoby fizyczne

Instytucje, które zgłosiły uwagi wg kategorii (%)

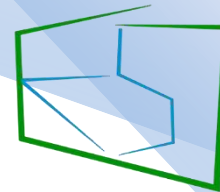


- Organizacje ekologiczne
- Uczelnie wyższe
- Placówki oświatowe
- JST
- Transport i logistyka
- Żegluga śródlądowa i gospodarka wodna
- Przedsiębiorstwa inne
- Pozostałe podmioty

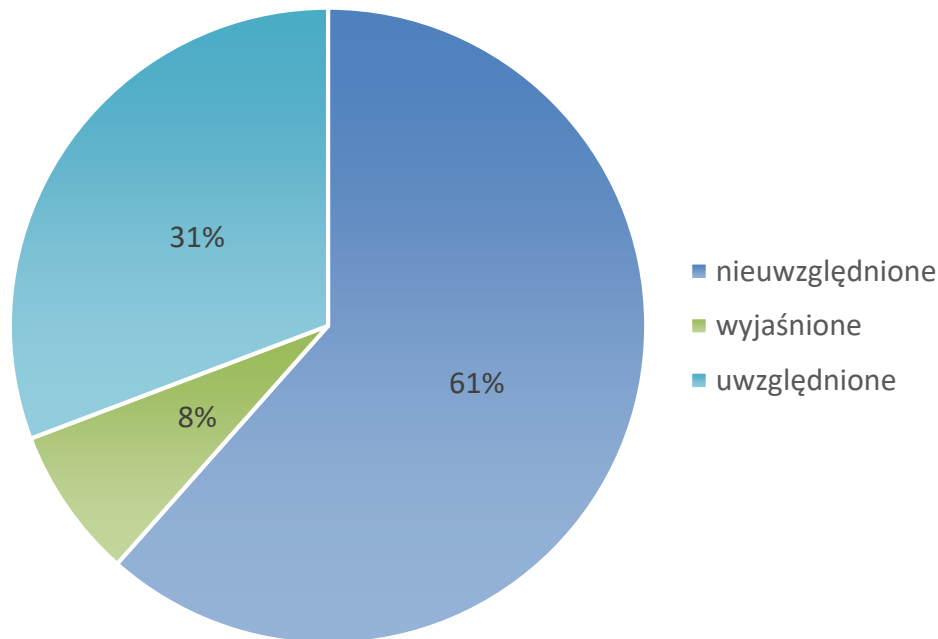
Udział liczby uwag wg kategorii w ogólnej liczbie zgłoszonych uwag (%)



Omówienie uwag Państwowej Rady Gospodarki Wodnej



Zgłoszone uwagi	26
Uwagi nieuwzględnione	16
Uwagi wyjaśnione	2
Uwagi uwzględnione	8



Część projektu, której dotyczy uwaga	Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Uzasadnienie do obu uwag	Stanowisko Ministerstwa Infrastruktury do obu uwag
Do całości opracowania	Brak informacji o działaniach lub inicjatywach proponowanych do roku 2030 dla Kanału Śląskiego	Wprawdzie wskazuje się w opracowaniu: Mapa 11. Projekty komplementarne poza zakresem KPŻ2030, z perspektywą po 2030 r s. 55), że połączenie Kędzierzyn Koźle – Ostrawa planowane jest na okres po 2030 r. Wskazuje się także na rozwój partnerstwa na rzecz zrównoważonego rozwoju dróg wodnych co do budowy Kanału Śląskiego (s. 42). Wydaje się, że do roku 2030 w ramach partnerstwa na rzecz zrównoważonego rozwoju dróg wodnych oraz zadań administracji żeglugi śródlądowej warto przeprowadzić podstawowe analizy dot. Kanału, których zapowiedź można wpisać do przedmiotowego opracowania, obejmujące plany np.: 1. Infrastruktury transportowej liniowej, punktowej i wpięcia do krajowego systemu transportowego 2. warunków hydrologicznych, infrastruktury hydrologicznej oraz sposobów realizacji celów gospodarki wodnej 3. potrzeb transportowych 4. rozwoju turystyki wodnej kosztów	Uwaga nieuwzględniona. KPŻ2030 jest dokumentem planistycznym dla sektora transportu wodnego w perspektywie zgodnej ze średniookresową strategią rozwoju kraju (SOR). Postulowane zadanie dotyczy kierunków długoterminowych infrastruktury Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Drogi Wodnej Rzeki Wisły. W związku z tym przedmiotowe zadanie może zostać ujęte w dedykowanych projektach programów, wykraczających poza pespektywę średniookresową tj. 2030 r.
Do całości opracowania	Brak informacji o działaniach lub inicjatywach proponowanych do roku 2030 dla polskiego odcinka połączenia Dunaj-Odra-Łaba		

Część projektu, której dotyczy uwaga	Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Uzasadnienie	Stanowisko Ministerstwa Infrastruktury
Do całości opracowania	Brak informacji o działaniach lub inicjatywach proponowanych do roku 2030 dla Górnej Wisły	Górna Wisła to skanalizowana sześcioma stopniami wodnymi droga wodna. Odcinek skanalizowany posiada różne parametry głębokości. W opracowaniu wskazuje się w zał. 2 pn.: <i>Zakładane parametry eksploatacyjne dróg wodnych po realizacji Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030</i> (s.65). Z rysunku wynika, że górna Wisła powinna do roku 2030 posiadać jednakowe dobre parametry eksploatacyjne. W przedmiotowym opracowaniu nie ma żadnych informacji na temat sposobu realizacji celu uzyskania dobrych parametrów nawigacyjnych górnej Wisły do roku 2030.	Uwaga nieuwzględniona. Zakres interwencji KPŻ2030 został określony w rozdziale 4.2. i obejmuje odcinki MDW E30 od Gliwic do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu, MDW E40 od Torunia do Gdańska, MDW E70 Wisła-Zalew Wiślany. Mapa stanowiąca załącznik nr 2 zostanie usunięta z KPŻ2030 jako wprowadzająca w błąd.
Do całości opracowania	Brak uzupełniających rozwiązań proekologicznych, przy analizach związanych z retencją.	Wprowadzenie uzupełniających rozwiązań związanych z naturalną retencją: - wpisuje się w proekologiczne trendy, - jest istotnym uzupełnieniem obniżającym koszty, stanowi elastyczne (i proekologiczne) podejścia do zaburzeń równowagi klimatycznej, - stanowi istotny argument w konfrontacji z organizacjami ekologicznymi i trendami dominującymi w retoryce społecznej dla Unii Europejskiej, - może również stanowić istotne pole badawcze dla tańszych i proekologicznych rozwiązań retencji (szczególnie dla rolnictwa i obszarów wiejskich).	Uwaga nieuwzględniona. Kwestie związane z retencją czy ochroną zasobów wodnych nie leżą w zakresie Programu.

Część projektu, której dotyczy uwaga	Zapis którego dotyczy	Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Uzasadnienie	Stanowisko Ministerstwa Infrastruktury
3. Diagnoza społeczno-gospodarcza	3.1.2. Zasoby wodne (s. 19)	Propozycja dodania zapisu dot. roli inwestycji żeglugi śródlądowej dla zwiększenia krajowych zasobów wodnych i roli tych inwestycji dla podstawowych celów gospodarki wodnej.	Warto pokreślić, że inwestycje obejmujące żeglugę śródlądową wpływają także korzystnie na krajowy stan zasobów wodnych. Na znaczne zwiększanie zasobów wodnych wpływają następujące inwestycje w żeglugę śródlądową: 1. kanalizacja dróg wodnych (budowa stopni wodnych), 2. budowa kanałów żeglugowych, 3. budowa zbiorników retencyjnych zasilających drogi wodne. Warto także wskazać, że wyżej określone inwestycje obejmujące żeglugę śródlądową wpłyną korzystnie także na zmniejszenie wpływu zmian klimatu na krajowe zasoby wodne oraz realizację podstawowych celów gospodarki wodnej: 1. regulacje przepływów wód (susze i powódzie) 2. uniezależnienie systemu wodnego od warunków naturalnych (zmiany klimatyczne) 3. zaspakajanie potrzeb wodnych gospodarczych (np. hydroenergetyka) i społecznych (np. turystyka wodna) 4. zaspokojenie potrzeb wodnych ekosystemów Stopnie wodne to urządzenia służące jednocześnie osiągnięciu celów gospodarki wodnej jak i żegludze śródlądowej.	Uwaga nieuwzględniona. KPŻ2030 to dokument planistyczny dla sektora transportu wodnego śródlądowego – określa on cele zgodne z polityką transportową kraju. Kwestie zasobów wodnych zostały wskazane jako mające wpływ na realizację Programu, a nie są jego przedmiotem. Należy również podkreślić, że projekty inwestycyjne ujęte w KPŻ2030 polegają na odbudowie zabudowy regulacyjnej i modernizacji istniejących obiektów hydrotechnicznych likwidujących wąskie gardła istotne dla prowadzenia transportu, a także dalszy rozwój systemu informatycznego RIS i inne działania nieinwestycyjnie związane z rozwojem żeglugi śródlądowej i transportu wodnego śródlądowego w Polsce. Oznacza to, że w ramach KPŻ2030 nie planuje się żadnych inwestycji w zakresie budowy nowej dużej infrastruktury hydrotechnicznej, takiej jak obiekty piętrzące na drogach wodnych czy kanały żeglugowe.

Część projektu, której dotyczy uwaga	Zapis którego dotyczy	Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Uzasadnienie	Stanowisko Ministerstwa Infrastruktury
4. Cel główny i zakres interwencji	4.3.3.1. Droga wodna odporna na zmiany klimatu (s. 53)	Po słowach: <i>W celu zapewnienia stałej alimentacji konieczna jest budowa zbiorników wodnych, które ustabilizują warunki żeglugowe na najważniejszych transportowo odcinkach dróg wodnych</i> Proponuje się dodać treść: <i>oraz budowa kolejnych stopni wodnych dla poprawy bilansu wodnego. Jak najszybciej stopnie wodne powinny powstać na Wiśle: Niepołomice, Siarzewo oraz na Odrze: Lubiąż, Ścinawa. Projekty kanalizowanych dróg wodnych lub ich odcinków powinny być wielofunkcyjne i realizować cele Gospodarki Wodnej w tym:</i> <i>zaspakajać potrzeby transportu wodnego</i> <i>regulować przepływy wód ekstremalnych (susze i powodzie)</i> <i>uniezależniać system wodny od warunków naturalnych (zmiany klimatu)</i> <i>zaspakajać w wodę krajowe potrzeby gospodarcze (energetyka wodna) i społeczne (np. potrzeby komunalne, turystyka).</i> <i>zaspokojenie w wodę potrzeb ekosystemów</i>	Warto pokreślić, że takie inwestycje w drogi wodne jak: - kanalizacja dróg wodnych (budowa stopni wodnych), - budowa kanałów żeglugowych, - budowa zbiorników retencyjnych zasilających drogi wodne wpływają także korzystnie na znaczne zwiększanie stanu krajowych zasobów wodnych. Drogi wodne to duże krajowe rzeki. Te same inwestycje wpłyną korzystnie na: - regulacje przepływów wód (susze i powodzie) - uniezależnienie systemu wodnego od warunków naturalnych (zmiany klimatyczne) - zaspakajanie potrzeb wodnych gospodarczych (np. hydroenergetyka) i społecznych (np. turystyka wodna) - zaspokojenie potrzeb wodnych ekosystemów Reasumując dobrze urządzone drogi wodne posłużą jednocześnie osiągnięciu celów żeglugi śródlądowej oraz uniezależnią krajowe zasoby wodne od zmian klimatu.	Uwaga nieuwzględniona. KPŻ2030 to dokument planistyczny dla sektora transportu wodnego śródlądowego – określa on cele zgodne z polityką transportową kraju. Kwestie zasobów wodnych zostały wskazane jako mające wpływ na realizację Programu, a nie są jego przedmiotem. Należy również podkreślić, że projekty inwestycyjne ujęte w KPŻ2030 polegają na odbudowie zabudowy regulacyjnej i modernizacji istniejących obiektów hydrotechnicznych likwidujących wąskie gardła istotne dla prowadzenia transportu, a także dalszy rozwój systemu informatycznego RIS i inne działania nieinwestycyjnie związane z rozwojem żeglugi śródlądowej i transportu wodnego śródlądowego w Polsce. Oznacza to, że w ramach KPŻ2030 nie planuje się żadnych inwestycji w zakresie budowy nowej dużej infrastruktury hydrotechnicznej, takiej jak obiekty piętrzące na drogach wodnych czy kanały żeglugowe. <i>Kwestie wskazane przez wnioskodawcę zostaną ujęte w programach rozwoju, wykraczających poza perspektywę 2030 r. m.in. Program Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej lub Program Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły.</i>

Część projektu, której dotyczy uwaga	Zapis którego dotyczy	Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Uzasadnienie	Stanowisko Ministerstwa Infrastruktury
Mapa 3 (Rozdział 3.2.2. Infrastruktura punktowa – porty śródlądowe)	Zakres terytorialny KPŻ	Zakres nie jest spójny z celami i zakresem interwencji KPŻ pkt.4.2.		Uwaga nieuwzględniona. Zakres terytorialny inwestycji KPŻ2030 jest poprawnie przedstawiony na Mapie nr 3. Należy zaznaczyć, że projekty komplementarne nie stanowią zakresu Programu. KPŻ2030 nie wskazuje na konieczność ich realizacji, a jedynie zaznacza ich wpływ na sektor żeglugi śródlądowej. Część dotycząca projektów komplementarnych zostanie przeformułowana.

Część projektu, której dotyczy uwaga	Zapis którego dotyczy	Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Uzasadnienie	Stanowisko Ministerstwa Infrastruktury
3. Diagnoza społeczno-gospodarcza	3.1.1. Funkcjonowanie rynku żeglugowego Kształcenie zawodowe w sektorze żeglugi śródlądowej (s. 18)	W tej części warto dodać także na role kształcenia wyższego w szczególności w ramach projektowania i budowy infrastruktury transportu wodnego i infrastruktury dróg wodnych (gospodarki wodnej)	Podstawowym znaczeniem dla teraźniejszości i przyszłości prawidłowo działającej żeglugi śródlądowej jest dobrze zaplanowana i działająca gospodarka wodna odporna na zmiany klimatu takie jak np. brak opadów lub ich nadmiar. Dlatego dla aktualnej i przyszłej żeglugi śródlądowej istotne jest wskazanie roli kształcenia na poziomie politechnicznym obejmującego przynajmniej planowanie wielofunkcyjnego zagospodarowania akwenów oraz projektowanie i realizację budowy infrastruktury wodnej i transportowej.	Uwaga nieuwzględniona. Proponowane zapisy są poza zakresem Programu. Kwestie kształcenia wyższego w zakresie infrastruktury transportu wodnego i infrastruktury dróg wodnych nie leżą we właściwości ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej. 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 (nauczane w branżowej szkole I stopnia), technik budownictwa wodnego, technik budowy jednostek pływających (nauczane w branżowej szkole II stopnia i technikum) oraz technik żeglugi śródlądowej (nauczany wyłącznie w technikum).
4. Cel główny i zakres interwencji	4.3.2.3. Działania edukacyjne, informacyjne i promocyjne (s.45)	Warto wskazać na zwiększenie roli znaczenia zawodów, których absolwenci są zatrudniani przez instytucje państwowe i powinni posiadać wysokie kompetencje oraz umiejętności zawodowe na poziomie średnim oraz wyższym. Zawody te obejmują edukację w ramach utrzymania dróg wodnych, a także w zakresie budownictwa wodnego. Istotna jest przede wszystkim rola kształcenia wyższego w powyższym zakresie oraz w ramach projektowania i budowy infrastruktury transportu wodnego i infrastruktury dróg wodnych (gospodarki wodnej)	Podstawowym znaczeniem dla teraźniejszości i przyszłości prawidłowo działającej żeglugi śródlądowej jest dobrze zaplanowana i działająca gospodarka wodna odporna na zmiany klimatu takie jak np. brak opadów lub ich nadmiar. Dlatego dla aktualnej i przyszłej żeglugi śródlądowej istotne jest wskazanie roli kształcenia na poziomie średnim oraz wyższym zawodów, których absolwenci są zatrudniani przez instytucje państwowe i powinni posiadać wysokie kompetencje. Zawody te powinny obejmować kompetencje przynajmniej w zakresie utrzymania dróg wodnych i planowania wielofunkcyjnego zagospodarowania akwenów oraz projektowanie i realizację budowy infrastruktury wodnej i transportowej.	Uwaga nieuwzględniona. Proponowane zapisy są poza zakresem Programu. Kwestie kształcenia wyższego nie leżą we właściwości ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej. 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 (nauczane w branżowej szkole I stopnia), technik budownictwa wodnego, technik budowy jednostek pływających (nauczane w branżowej szkole II stopnia i technikum) oraz technik żeglugi śródlądowej (nauczany wyłącznie w technikum). Działania określone w KPŻ2030 dotyczące kształcenia zawodowego w zakresie zawodów związanych z żeglugą śródlądową zostały przygotowane we współpracy z ministrem właściwym do spraw oświaty i wychowania. Będzie on odpowiadał za część działań związanych z rozwojem zawodowym dla branży transportu wodnego śródlądowego.

Część projektu, której dotyczy uwaga	Zapis którego dotyczy	Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Uzasadnienie	Stanowisko Ministerstwa Infrastruktury
4. Cel główny i zakres interwencji	4.3. Wpływ realizacji Programu na środowisko (s.46)	Brak rozdziału	Uwaga techniczna	Uwaga nieuwzględniona. Pod tytułem rozdziału znajduje się informacja, że przedmiotowy rozdział zostanie uzupełniony po przeprowadzeniu Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko. Należy podkreślić, że bieżące konsultacje publiczne projektu KPŻ2030 prowadzone są na podstawie art. 19a ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o <i>zasadach prowadzenia polityki rozwoju</i> (Dz. U. z 2021 r. poz. 1057). Równoległe do powyższego procesu prowadzone jest postępowanie w celu wyłaniania wykonawcy, który wesprze Ministerstwo Infrastruktury w przeprowadzeniu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu KPŻ2030. Rozdział dotyczący wpływu KPŻ2030 na środowisko zostanie uzupełniony – zgodnie z informacją zamieszczoną w dokumencie – po przeprowadzeniu SOOŚ. Na etapie SOOŚ zostaną przeprowadzone konsultacje publiczne projektu w trybie ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2373 wraz z póź. zm.). Wówczas do konsultacji publicznych przekazany zostanie projekt Programu z uzupełnionym rozdziałem dot. oddziaływania Programu na środowisko.

Część projektu, której dotyczy uwaga	Zapis którego dotyczy	Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Uzasadnienie	Stanowisko Ministerstwa Infrastruktury
4.2	Budowa RIS	Uwaga dotycząca spójności w zapisie: Wskazana budowa systemu RIS od Gdańska do węzła Bydgoszcz, podczas gdy wcześniej 4.2.2.1 napisano, że największym potencjałem pod względem wielkości przeładunków charakteryzuje się również port w Toruniu...		Uwaga nieuwzględniona. Zakres projektu rozbudowy RIS od Gdańska do Bydgoszczy został ustalony w oparciu o wiedzę ekspercką organu odpowiedzialnego za RIS w Polsce oraz w oparciu o istniejące plany budowy węzła logistycznego w Bydgoszczy. W ten sposób system RIS będzie charakteryzował się logistyczną spójnością obejmującej odcinek drogi wodnej do węzła do węzła tj. Port morski Gdańsk i port/nabrzeże śródlądowe Bydgoszcz. Dodatkowo Bydgoszcz jest uwzględniona w sieci TEN-T jako węzeł kolejowo-drogowy.

Część projektu, której dotyczy uwaga	Zapis którego dotyczy	Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Uzasadnienie	Stanowisko Ministerstwa Infrastruktury
4.2.1.2.	Osiągnięcie Dobrych Warunków Nawigacyjnych na Drodze Wodnej Rzeki Wisły	Odbudowa lub modernizacja istniejącej infrastruktury liniowej nie będzie wystarczająca do zapewnienia warunków żeglugowych dla regulowanego transportu wodnego śródlądowego bez budowy stopni wodnych.	W odniesieniu do założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030 - priorytet II	Uwaga nieuwzględniona. Celem KPŻ2030 jest poprawa warunków żeglugowych dla transportu wodnego śródlądowego na DWW, przy wykorzystaniu możliwości istniejącej infrastruktury, w perspektywie do 2030 r. W Programie określono działania jakie należy spełnić w celu osiągnięcia Dobrych Warunków Nawigacyjnych na DWW, w perspektywie krótkookresowej. DWN rozumianych jako modernizacja i odbudowa zabudowy regulacyjnej i obiektów hydrotechnicznych pozwalających na zapewnienie stabilnej głębokości tranzytowej, tam gdzie to możliwe zapewnienie wymaganych prześwitów pod infrastrukturą krzyżującą się.
4.4	Wizja rozwoju sektora transportu wodnego śródlądowego do 2030 r.	Plan finansowy zawarty w Programie prawdopodobnie nie będzie wystarczający na zapewnienie realizacji Programu odnośnie 261 km DWW (Port Gdańsk – Bydgoszcz) - przywrócenie do parametrów pozwalających na zapewnienie Dobrych Warunków Nawigacyjnych.	W odniesieniu do AGN	Uwaga nieuwzględniona. Plan finansowym obejmuje m.in. koszty projektów inwestycyjnych wskazanych w załączeniu do Programu pn. Indykatywna lista projektów.

Część projektu, której dotyczy uwaga	Zapis którego dotyczy	Treść uwagi lub proponowany zapis	Uzasadnienie	Stanowisko Ministerstwa Infrastruktury
4.3.2.2. Rozwój strategicznych i sektorowych partnerstw	Komponent współpracy w tym zakresie jest szczególnie istotny dla rozwoju pozostałych dróg wodnych objętych Porozumieniem AGN takich jak m.in. polski odcinek międzynarodowej drogi wodnej E70 – połączenie Wisła-Odra. ltd.		Do wykorzystania projekty i strategię rozwoju Związku Miast i Gmin Nadnoteckich, Strategia E70 – program Marszałków Województw: Pomorskiego, Wielkopolskiego, Kujawsko-Pomorskiego, Lubuskiego, Warmińsko - Mazurskiego.	
4.3.2.1. Utrzymanie infrastruktury dróg wodnych przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie	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,		W celu rozwoju turystyki, rekreacji i transportu należy przywrócić parametry klasy II drogi wodnej. W tym celu konieczne są tylko i wyłącznie prace pogłębiarskie na odcinkach oraz prace regulacyjne np.: pogłębienie szlaku na stanowisku szczytowym Kanału Bydgoskiego km 23-26, Noteci dolnej skanalizowanej 53-55 na całej szerokości koryta, pogłębienie awanportów śluz. Rozwój roślinności na Kanale Bydgoskim i na Noteci Dolnej skanalizowanej od km 39,1 do km 106 jest tak intensywny, że wykaszanie nie daje konkretnych rezultatów w zakresie uprawiania żeglugi. Porosty denne wstrzymują spływ wody, ruch rumowiska, nawarstwiają się osady i maleją tym samym głębokości tranzytowe. Przy wybagrowaniu zostanie oczyszczone koryto na długi czas, kilka lat.	Uwaga nieuwzględniona (brak treści uwagi).
7. Ogólny plan finansowy	Tabela 17. Całkowita wartość KPŻ2030, w podziale na cele szczegółowe		Uważa się, że zaplanowane środki są za niskie na realizację założonych celów.	

Część projektu, której dotyczy uwaga/wniosek	Zapis którego dotyczy	Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Uzasadnienie	Stanowisko Ministerstwa Infrastruktury
Do całości opracowania		Brak informacji o działaniach lub inicjatywach proponowanych do roku 2030 dla działań społecznych. Brak społecznego przygotowania do wykorzystania rozwoju żeglugi śródlądowej – szczególnie przez nadrzeczne społeczności lokalne.	1. Brak rozpoznania społecznej percepcji zjawiska akceptacji proponowanych zmian może skutkować niezrozumieniem wprowadzanych zmian. 2. Brak stałego monitoringu społecznej percepcji projektu, może skutkować nierozpoznanie społecznych potrzeb, przez to niewłaściwym sposobem realizacji projektu wyabstrahowanym ze społecznych potrzeb a przez to nieakceptowanym. 3. Zaniedbania w tym zakresie mogą skutkować obniżoną społeczną absorpcją realizowanych działań, wzrostem obaw i uleganiu dezinformacji przeciwników projektu. 4. Przy braku społecznego przygotowania do absorpcji projektu, można spodziewać się nie tylko niezrozumienia projektu a wręcz traktowania go w charakterze straty, nie korzyści. Wskazane problemy dotyczą głównie nadrzecznych społeczności lokalnych, będących potencjalnymi bezpośrednimi beneficjentami – pod warunkiem, że będą świadomi korzyści.	Uwaga częściowo uwzględniona. Zadania promocyjne i edukacyjne związane z sektorem żeglugi śródlądowej prowadzone są w ramach Planu promocji żeglugi śródlądowej. Zapisy dotyczące grup docelowych w rozdziale w rozdziale 4.3.2.3. zostaną uzupełnione o nadrzeczne społeczności lokalne, podkreślona zostanie konieczność komunikacji z lokalnymi społecznościami nadrzecznymi (ODW, Dolna Wisła).
				Uzupełniono rozdział <i>Działania edukacyjne, informacyjne i promocyjne</i> o informacje dotyczące nadrzecznych społeczności lokalnych.

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. Oczekiwany 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 otcenia 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 gospodarki sektora. Co ważne na przestrzeni lat 2008–2018 na terenie Unii Europejskiej odnotowano 26% wzrost zatrudnienia w transporcie pasażerskim śródlądowymi drogami wodnymi (wyrzeczając 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 znajdujący 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 <i>Żegludzie Śródlądowej</i>	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	minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej	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 utrzymywaniowej 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_8D.pdf), dostęp 10.05.2021 r.).

Część projektu, której dotyczy uwaga	Zapis którego dotyczy	Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Uzasadnienie	Stanowisko Ministerstwa Infrastruktury
2. Ramy prawne	Program rozwoju portów morskich do 2030	Jest informacja o zespole portów Szczecin Świnoujście i warunkach na ODW natomiast o DWW wspomina się jedynie o działaniach na rzecz modernizacji. Nie ma wzmianki o aktualnym stanie		Uwaga wyjaśniona. Rozdział bazuje na treści Programu rozwoju portów morskich do 2030 r. Zapisy tego Programu zostaną ponownie przeanalizowane pod kątem informacji nt. DWW.
3. Diagnoza społeczno-gospodarcza	Zasoby wodne System Usług Informacji Rzecznej (RIS) (s.20)	Informacja o RIS nie wiąże się bezpośrednio z będącymi do dyspozycji zasobami wodnymi. Informacje o RIS może być przeniesiona do innego podrozdziału np. 4.3.2.2. W tej części opracowania można dodać część 3.1.2.1. poświęconą wpływie inwestycji żeglugi śródlądowej na zwiększenie krajowych zasobów wodnych oraz realizację celów gospodarki wodnej	Jak wyżej. W dodanej części opracowania należy wskazać informacje na temat: 1. w jaki sposób inwestycje w drogi wodne, które są jednocześnie największymi krajowymi rzekami, wpłyną na zwiększenie krajowych zasobów wodnych oraz w jaki sposób inwestycje w drogi wodne wpłyną na realizację podstawowych celów gospodarki wodnej	Uwaga częściowo uwzględniona. Uwzględnienie uwagi w zakresie informacji o Systemie Usług Informacji Rzecznej. Zapisy dotyczące RIS ze strony 20 (dokument w wersji przekazanej do konsultacji publicznych) zostaną przeniesione do innego podrozdziału. Nie uwzględniono uwagi w zakresie wpływu żeglugi śródlądowej na kształtowanie zasobów wodnych. Uzasadnienie jak do uwagi powyżej.

Informacje dotyczące RIS przeniesiono z rozdziału *Zasoby wodne* do rozdziału *Funkcjonowanie rynku żeglugowego*

- 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 wartości docelowa 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 Szyb-Budapeszt³, 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. Naczelny 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 UŻS w Bydgoszczy z Delegaturami w Gdańsku, Warszawie i Giżycku,
- Dyrektor UŻS w Szczecinie,
- Dyrektor UŻS we Wrocławiu z Delegaturami w Kędzierzynie-Koźlu oraz Krakowie.

W kompetencjach terenowych organów administracji leżą przede wszystkim sprawy związane z bezpieczeństwem żegludki, wymaganiami technicznymi dla statków oraz obsługą użytkowników dróg wodnych – osób fizycznych i podmiotów gospodarczych w zakresie dokumentacji załóg i statków. Uprawnienie 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 żegludki.

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 żegludkę, tj.:

- 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 (nauczani 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 kwalifikacjach 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 poszerzenie 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 System*). W Polsce RIS funkcjonuje na 97,3-kilometrowym 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 wielogazowych 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 Odrańska 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

³ Infra Centrum Doradztwa, Analiza możliwości włączenia polskich odcinków śródlądowych dróg wodnych E30, E40 i E70 do sieci TEN-T, grudzień 2019 r.

Część projektu, której dotyczy uwaga	Zapis którego dotyczy	Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Uzasadnienie	Stanowisko Ministerstwa Infrastruktury
3.1.	Dobre Warunki Nawigacyjne na szlakach żeglugowych	1.Brakuje odniesienia, gdzie konkretnie 2. do dobrych warunków nawigacyjnych powinno zaliczyć się również szerokość bezpiecznego akwenu manewrowego dla jednostki przechodzącej drogą wodną 3. wskazane są analizy ryzyka 4. może warto w tym miejscu dodać implementację systemów nawigacyjnych - w tym RIS jako dodatkowy wskaźnik bezpieczeństwa na drodze wodnej?	Ad2.w analizach bezpieczeństwa i projektowaniu dróg wodnych ten parametr określany jest wspólnie z bezpieczną głębokością i bezpiecznym prześwitem.	Uwaga częściowo uwzględniona. W projekcie KPŻ2030 podkreślono aktualny brak definicji pojęcia Dobrych Warunków Nawigacyjnych (dalej: DWN), przy czym przytoczono stanowisko grup eksperckich działających przy Komisji Europejskiej, w którym określono parametry eksploatacyjne niezbędne do zapewnienia DWN. To stanowisko jest uznane za podstawę do zdefiniowania parametrów, które należy spełnić w celu zapewnienia Dobrych Warunków (rozdział 3.1.) Jak zaznaczono w KPŻ2030, w ramach grup eksperckich działających przy Komisji Europejskiej przyjęto stanowisko, że Dobre Warunki Nawigacyjne stanowią 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. Definicja Dobrych Warunków Nawigacyjnych zostanie doprecyzowana. Zapisy zostaną uzupełnione o parametry, które zostaną uzyskane w wyniku realizacji inwestycji określonych w załączniku nr 1 KPŻ2030.

W treści Programu doprecyzowano informacje dotyczące DWN – rozszerzono definicje w rozdziale *Śródlądowe drogi wodne w Polsce*. W rozdziale *Cel główny i logika interwencji* dodano informacje o definicji DWN w ramach KPŻ2030.

Część projektu, której dotyczy uwaga/wniosek	Zapis którego dotyczy	Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Uzasadnienie	Stanowisko Ministerstwa Infrastruktury
4. Cel główny i zakres interwencji	4.2.1. Cel szczegółowy 1 – Zapewnienie Dobrych Warunków Nawigacyjnych (s.32)	Nie wiadomo co oznacza zwrot: <i>Zapewnienie Dobrych Warunków Nawigacyjnych (ZDWN)</i> . Dla precyzyjniejszego określenia przedmiotu opracowania warto wskazać definicję pojęcia ZDWN.	Brak definicji rodzi obawy czy ZDWN nie będzie polegało na działaniach zmierzających w kierunku dostosowywania parametrów statków do pogarszających się warunków nawigacyjnych. Pogarszanie to może się wiązać np. z ze złym lub brakiem utrzymania dróg wodnych. Przy założeniach, że statki będą dostosowywane do zmieniających się wciąż parametrów nawigacyjnych (głównie parametru głębokości) wymiana floty rzecznej będzie musiała odbywać się co kilka lat. ZDWN powinno polegać na takim utrzymaniu dróg wodnych, aby te zapewniały posiadanie założonych parametrów nawigacyjnych przez przynajmniej 240-270 dni w roku.	Uwaga uwzględniona.

W treści Programu doprecyzowano informacje dotyczące DWN – rozszerzono definicje w rozdziale *Śródlądowe drogi wodne w Polsce*.
W rozdziale *Cel główny i logika interwencji* dodano informacje o definicji DWN w ramach KPŻ2030.

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 Kijów 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 służ.

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 wymagań dotyczących dróg wodnych – spełnienia wymagań 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 Gibraltaru 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 wykazywana w KP22030 jako główny śródlądowy szlak wodny. Dla rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce w pierwszej kolejności jest wymagane jest wzmocnienie roli transportowej dróg wodnych w poszczególnych korytarzach transportowych łączących porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej z zapleczem lądowym.

Część projektu, której dotyczy uwaga/wniosek	Zapis którego dotyczy	Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Uzasadnienie	Stanowisko Ministerstwa Infrastruktury
3.1.1. Funkcjonowanie rynku żeglugowego	cyfryzacja poboru opłat – opłaty za korzystanie z obiektów pobierane są na miejscu,	cyfryzacja poboru opłat – należności za korzystanie z dróg wodnych oraz urządzeń hydrotechnicznych (śluz i pochylni) od armatorów szkoleniowych jednostek pływających, czyli: Branżowych Centrów Umiejętności (branżowe jednostki edukacyjne) pobierane są w rozliczeniu miesięcznym	Dotyczy jednostek szkoleniowych, statków szkolnych, łodzi motorowych i łodzi szkoleniowych bez napędu. Obecnie za statek szkolny płacimy w rozliczeniu miesięcznym a za łodzie motorowe na każdym obiekcie gotówką.	Uwaga uwzględniona.
W rozdziale <i>Funkcjonowanie rynku żeglugowego</i> we fragmencie dotyczącym poboru opłat dopisano stosowną informację.				

- dbanie o należyty stan techniczny budowli i urządzeń hydrotechnicznych służących żegludze oraz ich właściwą obsługę (np. obsługę służbową),
- systematyczną poprawę warunków eksploatacyjnych na szlaku żegludowym odpowiednio dla klasy drogi wodnej (np. utrzymanie i modernizację zabudowy regulacyjnej),
- oznakowanie nawigacyjne szlaku żegludowego, 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 mas ładunków i długości przebytej drogi wodnej.

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

- dostępność e-usług administracji żegludowej – obecnie obsługa dokumentacji załóg i statków jest prowadzona papierowo,
- cyfryzacja poboru opłat – opłaty za korzystanie z obiektów pobierane są na miejscu, opłat za korzystanie z dróg wodnych na podstawie deklaracji składanej do PGW WP, należność 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, monte 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 (nauczani 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 ujęciowym 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 wielogłęziowych łączniczych 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 Świecką). 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

Część projektu, której dotyczy uwaga/wniosek	Zapis którego dotyczy	Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Uzasadnienie	Stanowisko Ministerstwa Infrastruktury
4. Cel główny i zakres interwencji	4.2.2.1. Kształtowanie warunków na rzecz rozwoju terminali (portów, punktów przeładunkowych) śródlądowych i włączenia transportu wodnego śródlądowego w system transportu intermodalnego (s.35)	Warto podkreślić podjęcie współdziałania administracji państwowej w zakresie budowy punktowej infrastruktury transportowej (porty morskie, porty śródlądowe, centra logistyczne) z której będą mogły korzystać różne rodzaje podstawowych środków transportu (transport kołowy, kolej, transport wodny śródlądowy i morski). Dodatkowo warto wskazać na istotną rolę i spójność portów morskich z transportem śródlądowym. Statki rzeczne pływają także po wodach morskich, dlatego porty morskie powinny być wyposażone w infrastrukturę obsługującą statki rzeczne do której należy infrastruktura m.in: 1. przeładunkowa, 2. postojowa, 3. zaopatrzenia w środki eksploatacyjne (paliwo, woda, prowiant) zdania nieczystości komunalnych i eksploatacyjnych	Należy dążyć do budowy jednolitego systemu transportu. System powinien składać się z części morskiej i lądowej. Morska to przede wszystkim autostrady morskie i porty morskie z połączeniami kołowymi, kolejowymi i śródlądowymi w głąb lądu. Lądowa część systemu transportu składa się z korytarzy transportowych (infrastruktura liniowa), z których korzystają transport kołowy, kolejowy oraz żegluga śródlądowa. W ramach tego systemu powinny być zaprojektowana i zrealizowana (infrastruktura punktowa) centra logistyczne, terminale kontenerowe, centra dystrybucji, porty śródlądowe, nabrzeża przeładunkowe. Planowanie transportu wodnego (morskiego i rzecznoego) powinno wynikać z dokumentu obejmującego komplementarny rozwój infrastruktury krajowego systemu transportu.	Uwaga wyjaśniona. KPŻ2030 jest zgodny z Programem Rozwoju Portów Morskich do 2030 r. Tym samym należy założyć komplementarność działań administracji odpowiedzialnych za realizację tych dwóch dokumentów strategicznych. W zakresie uwagi dot. spójności portów morskich z transportem śródlądowym zostaną zaproponowane zapisy dot. uwzględniania w portach morskich infrastruktury dla statków żeglugi śródlądowej.

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 ładunkowym (%)
Port Rotterdam	123 859	152,8	36,6
Port Antwerp	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, Maascorridor, 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 zjawiających 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 szlaków nawigacyjnego w sezonie żeglugowym. Możliwość pokonania całej trasy żeglownej często zależy 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 przewoziły 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*.

Część projektu, której dotyczy uwaga	Zapis którego dotyczy	Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Uzasadnienie	Stanowisko Ministerstwa Infrastruktury
4.2. Cele szczegółowe i zakres interwencji 4.2.1.2. Osiągnięcie Dobrych Warunków Nawigacyjnych na Drodze Wodnej Rzeki Wisły	Zakres interwencji KPŻ2030 odnosi się do polskich odcinków międzynarodowych dróg wodnych wskazanych w Porozumieniu AGN, tj.: E30 – ODW, odcinek od Gliwic do portów morskich Szczecin i Świnoujście, E40 – DWW na odcinku Gdańsk-Toruń, E70 – połączenie Odra-Wisła Oraz połączenie Wisła-Zalew Wiślany.	Wniosek: zapis dotyczący celów szczegółowych: utrzymania parametrów klasy II rzeki Wisły od ujścia Tążyny do Tczewa; Zakres interwencji: przywrócenia parametrów II klasy drogi wodnej Wisła - Odra	Brakuje zapisów z zakresu Interwencji KPŻ2030 odnośnie utrzymania parametrów klasyfikacyjnych połączenia Wisła - Odra.	Uwaga częściowo uwzględniona. KPŻ2030 zostanie uzupełniony o zapisy dotyczące kierunków rozwoju infrastruktury na E70. W treści Programu dodano zapisy dotyczące MDW E-70.
4.3.2.2.	Rozwój strategicznych i sektorowych partnerstw	Uwypuklenie wcześniej zamierzonych realizacji połączenia Wisła Odra - droga E70 modernizacja.	W odniesieniu do założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030 - priorytet II. Pozwoli to na rozwój turystyki i związanych z tym przedsiębiorstw Pętla Wielkopolska.	Uwaga uwzględniona. W treści Programu dodano zapisy dotyczące MDW E-70.
4.3.3.3.	edukacja	Proponuję zapis „uczelnie” zamiast „uczelnie morskie”	Taki zapis nie zamknie drogi innym uczelniom do współpracy.	Uwaga uwzględniona.

- 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 KP2030 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 korzyściach 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 i środowiskowymi. Podstawą prawną do podjęcia działań na rzecz opracowania ww. koncepcji jest art. 42a ustawy o żegludzie 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 Wiślan). 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 Wiślan) – zgodnie z działaniami określonymi w SOR⁴⁶.

W ramach działań przewidzianych w KP2030 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 żegludzie 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 2016–2030 z perspektywą do roku 2030 i inwestycji realizowanych w oparciu o te plany – Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2030 (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 jedne 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 KP2030 nie przewiduje działań inwestycyjnych w 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 wspierając rozwój społeczno-ekonomiczny regionów. Do priorytetowych obszarów należą turystyka oraz rekreacja. W ramach KP2030 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

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 (wyprowadzając 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 nadnaddunajskich (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 KP2030. Komunikacja do tych grup umożliwiłaby 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 technikalach 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 żegludzie 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	minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej	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

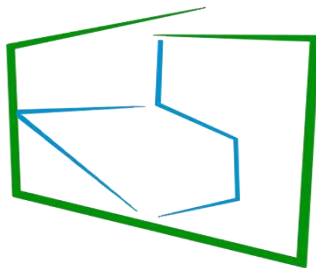
⁴⁸ European Commission, Central Commission of the navigation of the Rhine, *Thematic report the European inland navigation sector: labour market*, luty 2021 (https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2021/02/Thematic-report_EN_web_8D.pdf), dostęp 10.05.2021 r.).

Część projektu, której dotyczy uwaga/wniosek	Zapis którego dotyczy	Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Uzasadnienie	Stanowisko Ministerstwa Infrastruktury
Części 4.2.3 4.3.2.1 4.3.2.2. 4.3.2.3.	s. 42-46	Następujące po sobie części opracowania o numerach 4.2.3 4.3.2.1 4.3.2.2. 4.3.2.3. posiadają nieprawidłową numerację	Uwaga techniczna	Uwaga uwzględniona.



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY

Dziękuję za uwagę!



Tomasz Kocoń
Wydział Polityki Żeglugowej
posiedzenie Państwowej Rady Gospodarki Wodnej – 10 czerwca 2022 r.