

MGMiŻŚ
Ministerstwo Gospodarki Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej

Strategia rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do 2030 roku

Wrocław, 11 kwietnia 2016 r.

Plan prezentacji

Dlaczego
potrzebujemy
zmiany?



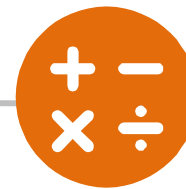
Nasz cel
i działania



Co chcemy
zrobić?
Ile to
będzie
kosztować?



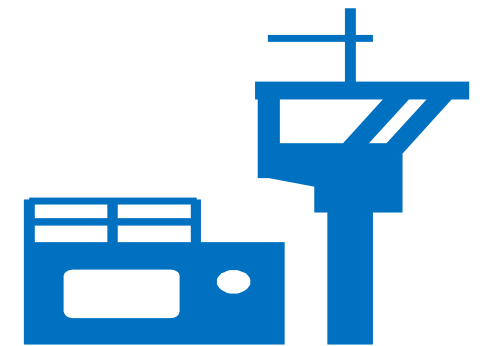
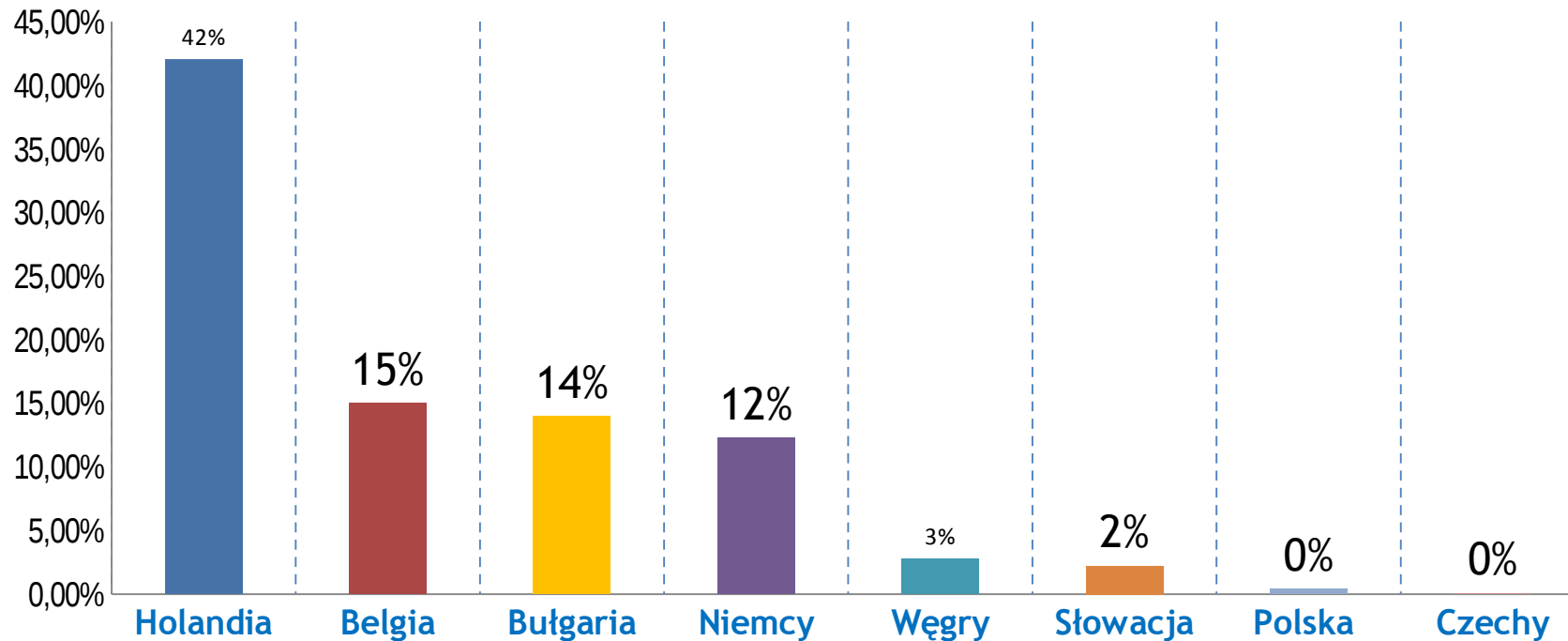
Jakie osiągniemy
korzyści?



Kiedy
chcemy
to zrobić?

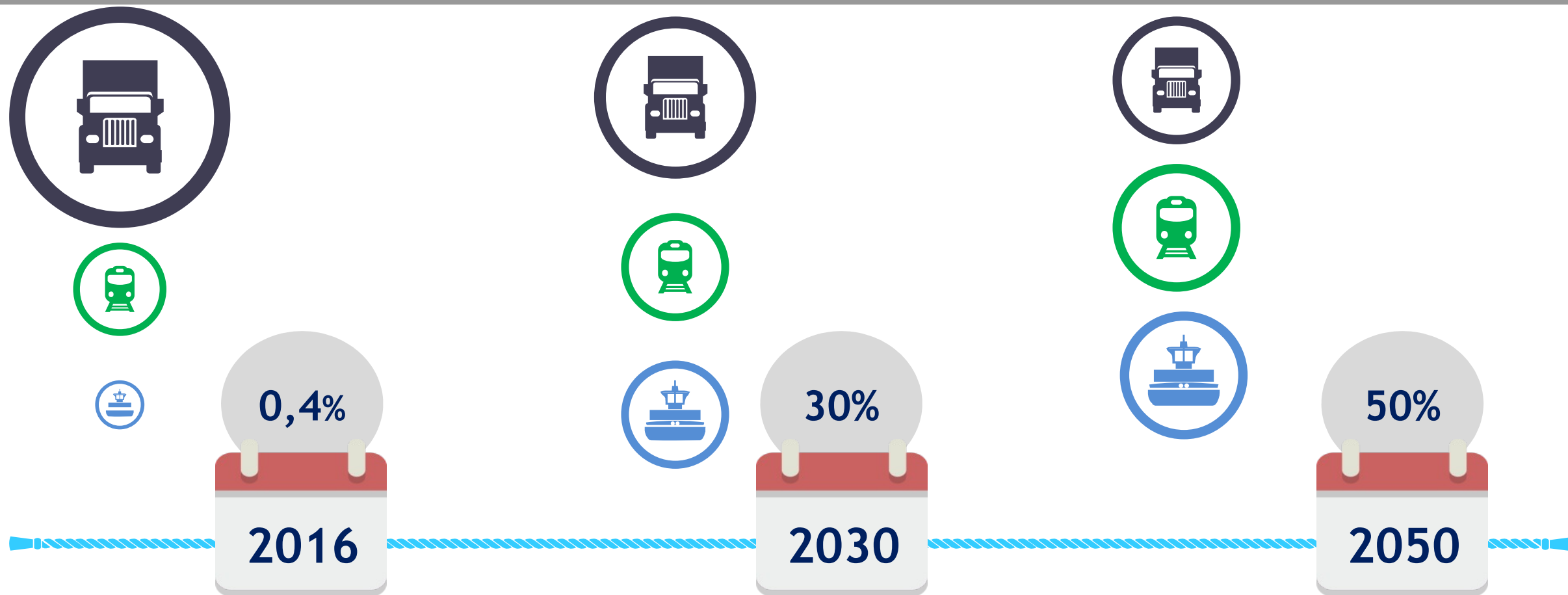


Wielkość przewozów w porównaniu do niektórych krajów europejskich



W Polsce udział żeglugi śródlądowej w przewozach wszystkimi gałęziami transportu jest znikomy w porównaniu do innych krajów Unii Europejskiej.

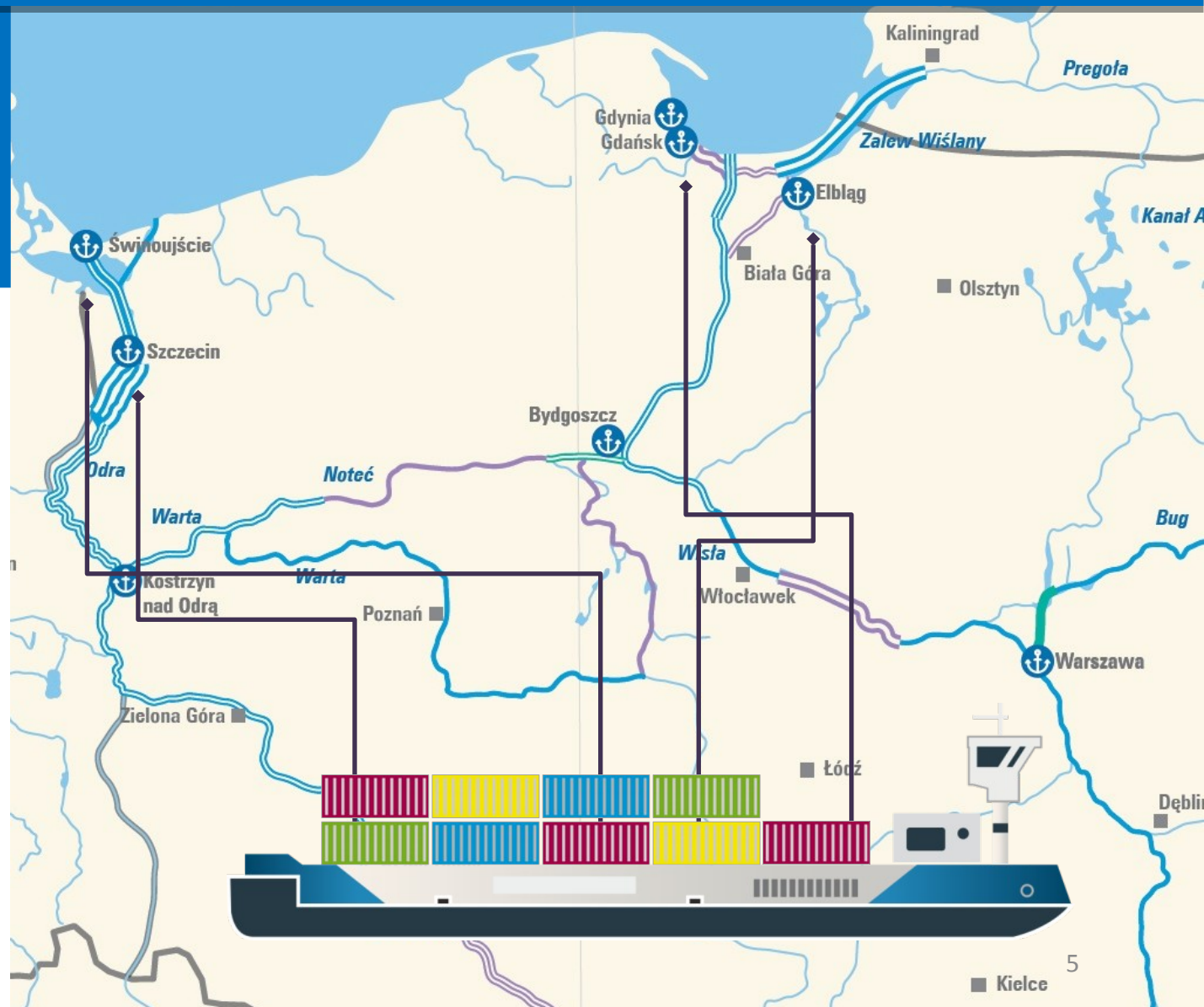
Zobowiązanie wobec UE – Biała Księga Transportu



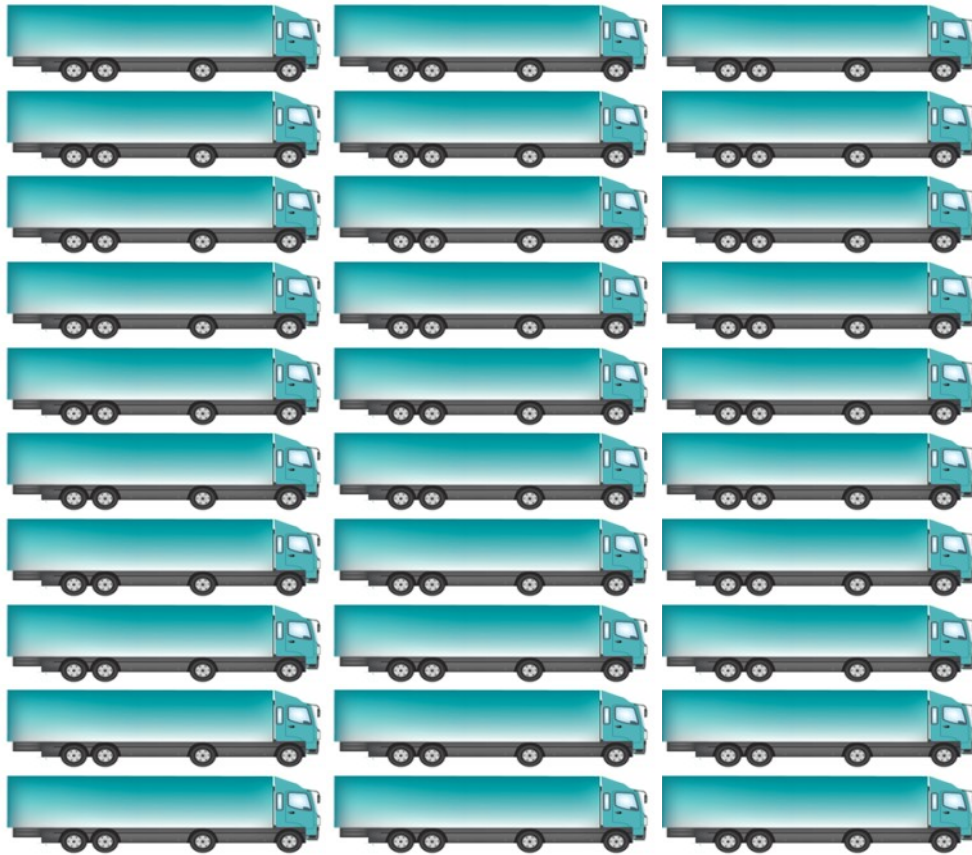
„Do 2030 roku 30% drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km należy przenieść na inne środki transportu, np. transport wodny lub kolej, zaś do 2050 r. powinno to być ponad 50% tego typu transportu.”

Zobowiązanie wobec UE – Biała Księga Transportu

Wszystkie najważniejsze porty morskie powinny mieć **dobre połączenie** z systemem transportu **wodnego śródlądowego**.



Przewaga transportu śródlądowego – większa efektywność



Jedna barka typu „Europa” zastępuje **30 samochodów ciężarowych**

Barka „Europa” - (dł. 80-85 m, /szer. 9,5 m, /zanurzenie: 2,5 - 2,8 m.)
Źródło: Badania społeczno-ekonomicznych skutków zagospodarowania
dolnej Wisły, Energa

Przewaga transportu śródlądowego – niższe koszty

370 km
STATEK ŚRÓDLĄDOWY



300 km
POCIĄG



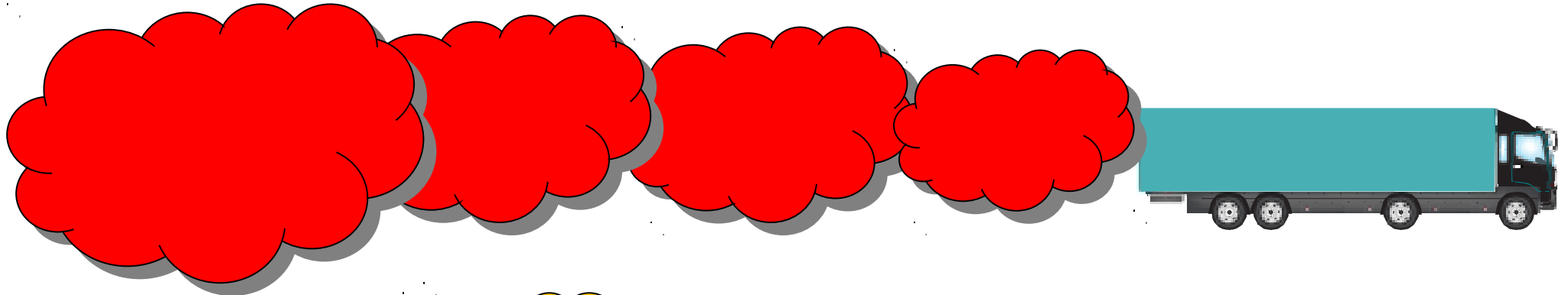
100 km
TIR



Odległość, na jaką można przewieźć tonę ładunku, przy tym samym nakładzie energii.

Przewaga transportu śródlądowego – mniejsze zanieczyszczenie środowiska

164g/tkm



48,1g/tkm

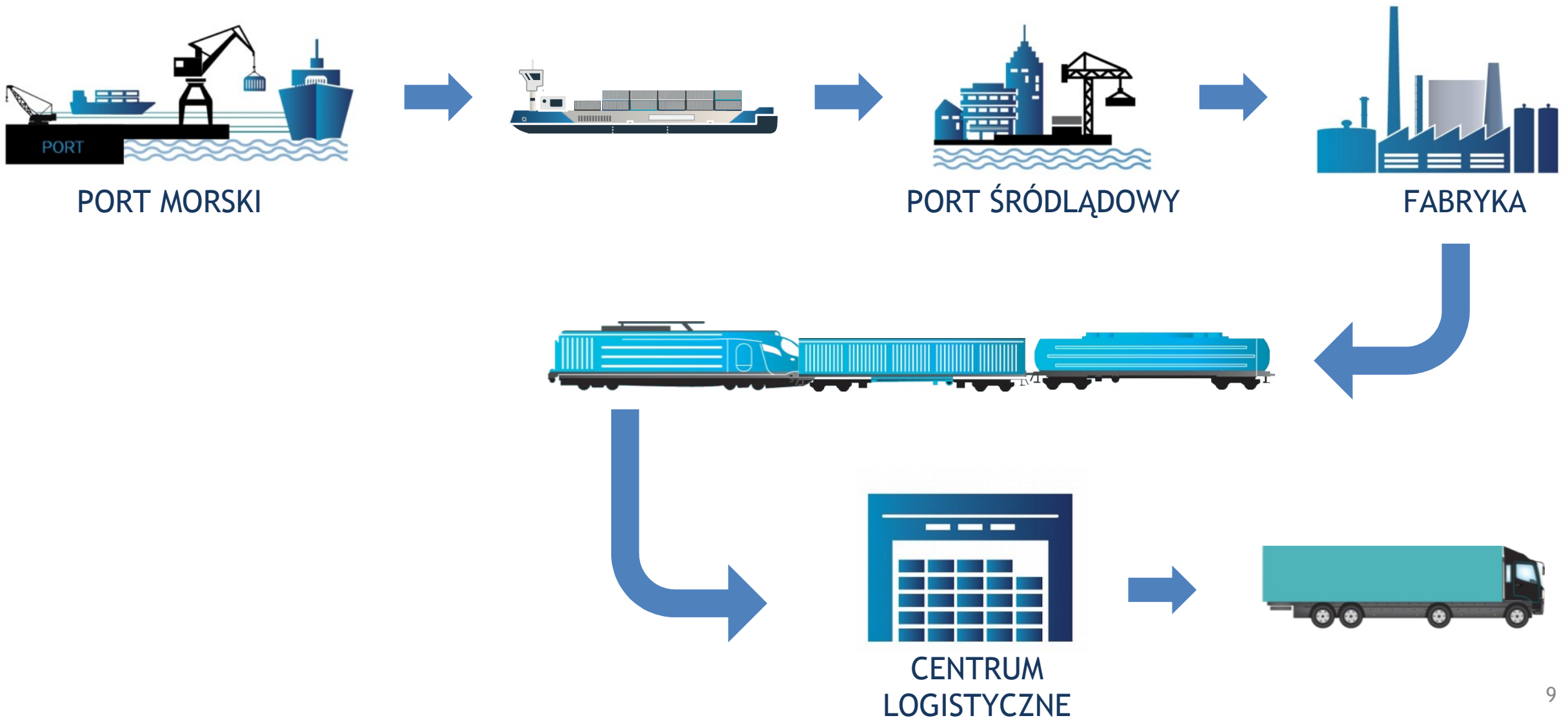


33,4g/tkm



Transport śródlądowy emituje najmniej CO₂ w gramach na tonokilometr.

Transport śródlądowy – intermodalny system transportowy

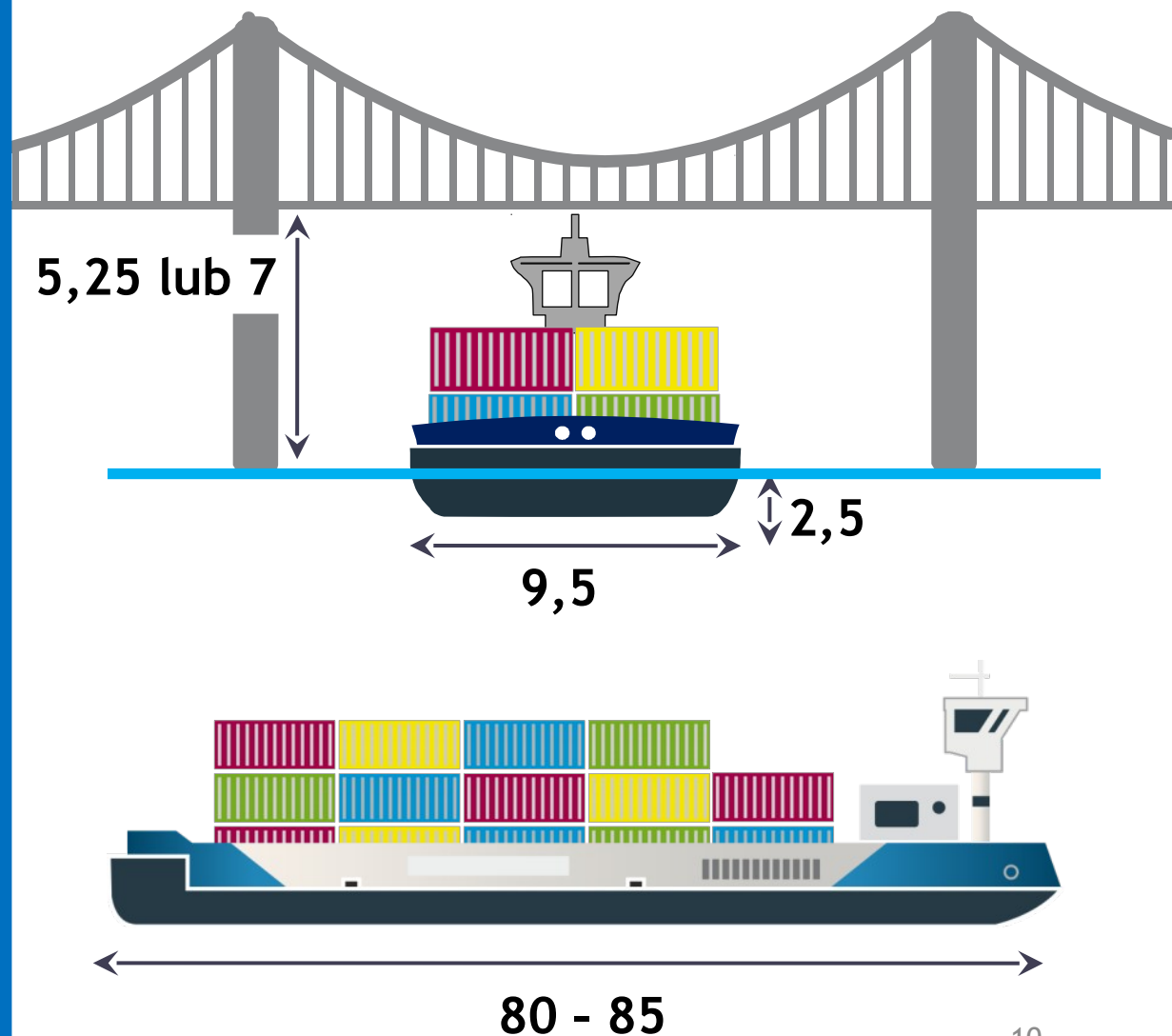


Jak określa się kategorię drogi wodnej?

Śródlądowe drogi wodne klasyfikuje się w Polsce **według wielkości statków**, jakie mogą być dopuszczone do żeglugi przyjmując jako kryteria:

- największą **długość i szerokość** statku,
- **minimalny prześwit pionowy** pod budowlami i urządzeniami krzyżującymi się z drogą wodną,
- **zanurzenie statku**, co ma związek z **głębokością** tranzytową drogi wodnej.

Kryteria dla klasy IV (m)



Odrzańska Droga Wodna - stan obecny



Odcinek
ujściowy

Ognica - Widuchowa / 7,1 km / **kl. Vb**

Odra
graniczna

ujście Warty - Ognica / 79,4,0 km / **kl. III**

Odra
swobodnie płynąca

Brzeg Dolny - ujście Warty / 335,0 km / **kl. II**

Odra
skanalizowana

Kędzierzyn Koźle - Brzeg Dolny / 187,1 km / **kl. III**

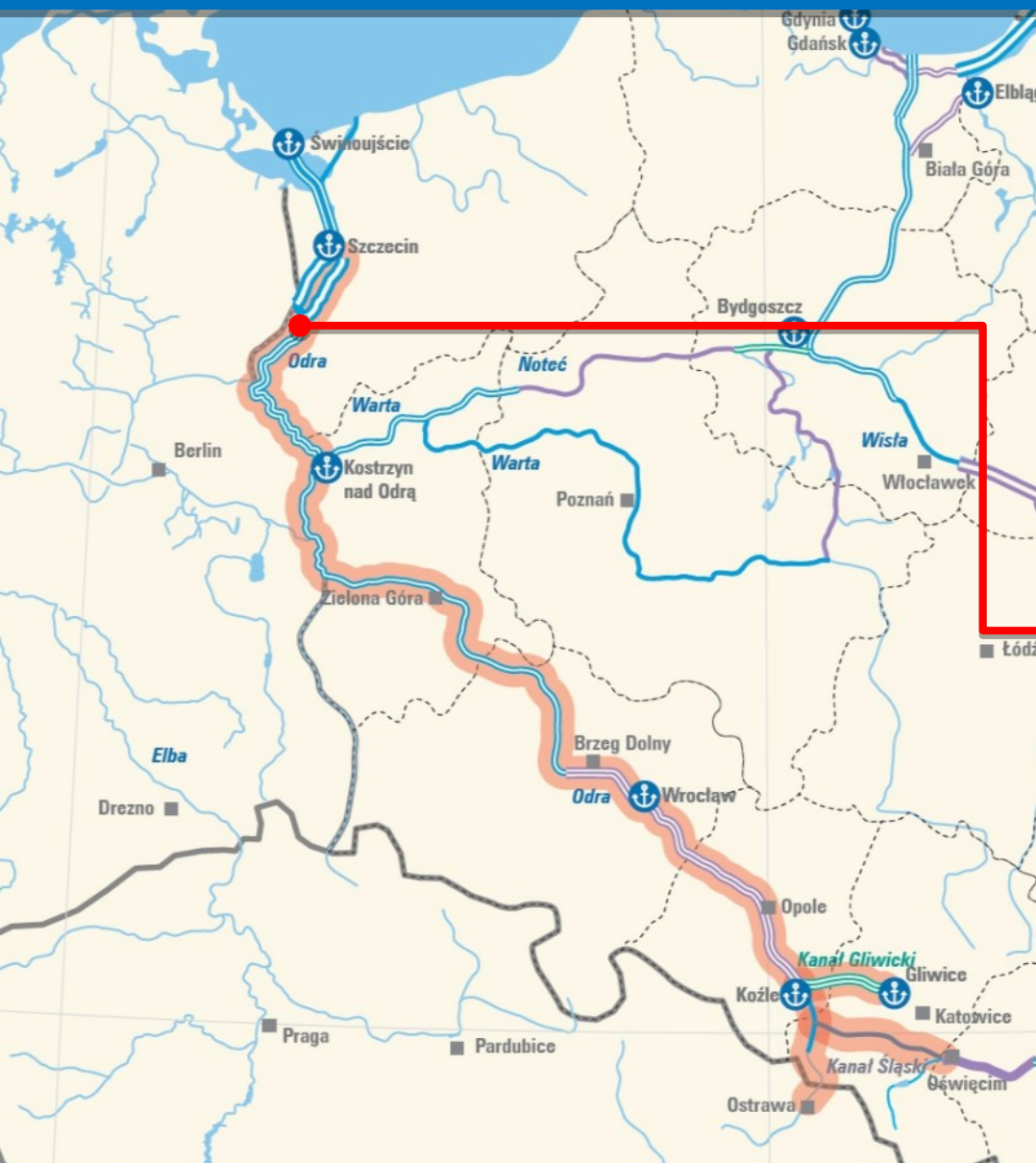
Kanał Gliwicki

Gliwice-Kędzierzyn Koźle / 41,2 km / **kl. III**

Brakujące połączenia

Polski odcinek połączenia Dunaj-Odra-Łaba
Kanał Śląski

Odrzańska Droga Wodna - stan obecny



Droga Wodna na Wiśle – stan obecny



Odcinek ujściowy

Morskie wody wewnętrzne – Tczew / 32,7km / **kl. III**

Dolna Wiśła

Tczew – Włocławek/ 233,5 km / **kl. II**

Zbiornik Włocławski

Włocławek – Płock / 55 km / **kl. Va**

Środkowa Wiśła

Płock – Przewóz / 527,8 km / **kl. Ib**

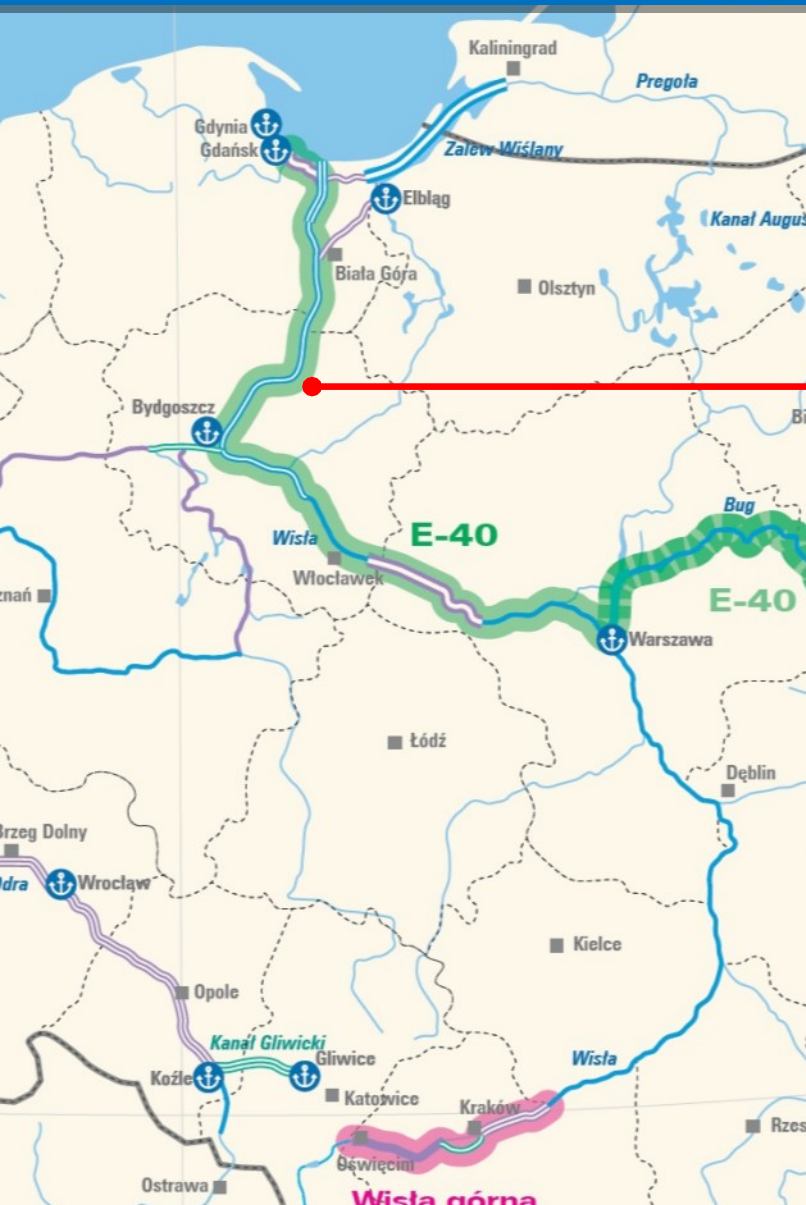
Górna Wiśła

Przewóz – kanał Łączański / 34,3 km / **kl. III**

Górna Wiśła

Kanał Łączański – Ujście Przemszy / 37,5 km / **kl. IV**

Droga Wodna na Wiśle - stan obecny



Cel i priorytety

Budowa
i modernizacja
dróg wodnych
o znaczeniu
transportowym

I

Odrzańska Droga Wodna (E-30)
- osiągnięcie międzynarodowej klasy żeglowności
i włączenie w europejską sieć dróg wodnych

II

Droga wodna rzeki Wisły
- uzyskanie znacznej poprawy warunków nawigacyjnych

III

Połączenie Odra-Wisła-Zalew Wiślany (E-70)
i Wisła-Brześć (E-40) -
rozbudowa międzynarodowych dróg wodnych

IV

Rozwój partnerstwa i współpracy
na rzecz śródlądowych dróg wodnych

Priorytet I.

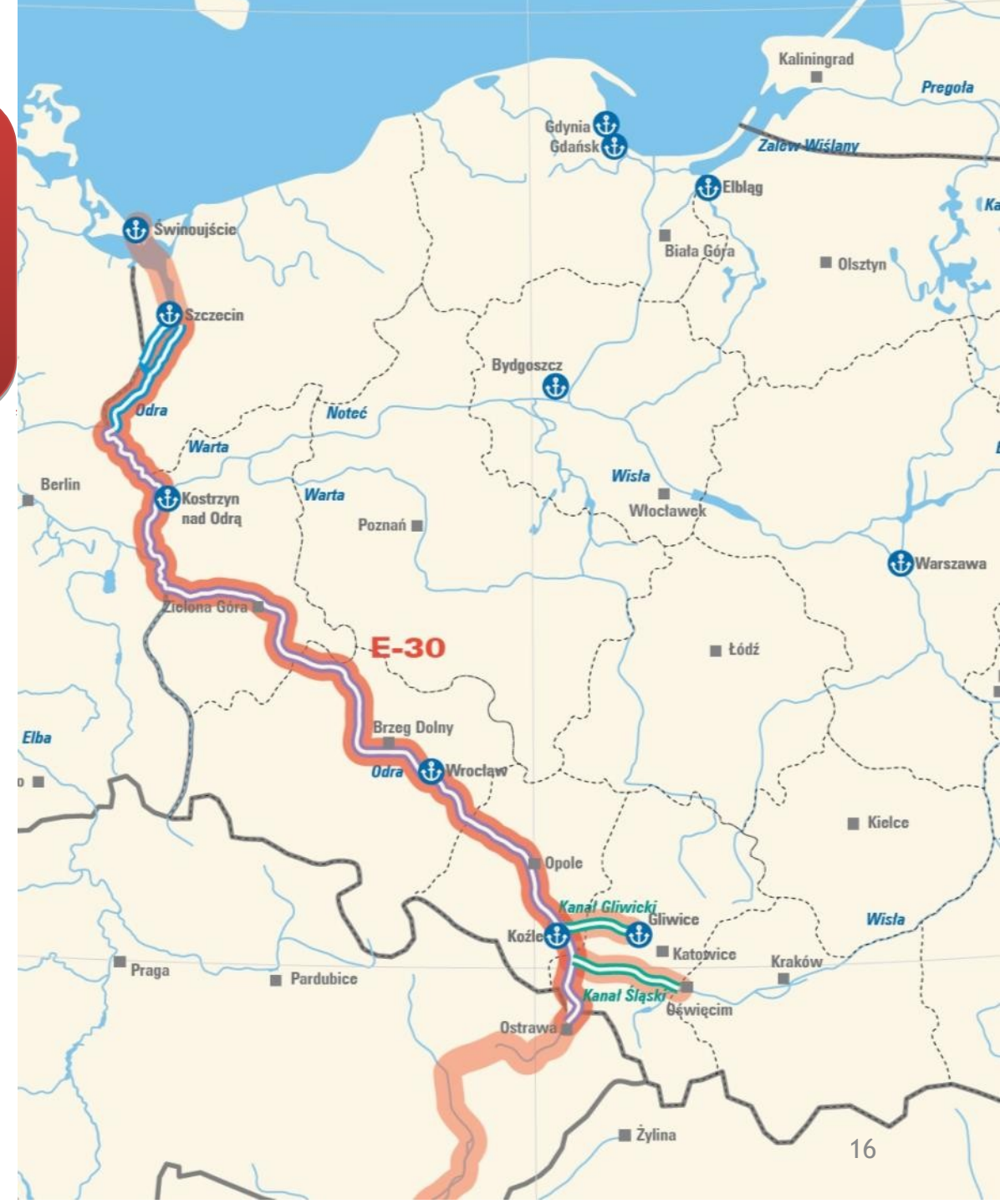
Odrzańska Droga Wodna (E-30) - osiągnięcie międzynarodowej klasy żeglowności i włączenie w europejską sieć dróg wodnych

I.1. Likwidacja aktualnych wąskich gardel

I.2. Przystosowanie Odrzańskiej Drogi Wodnej do parametrów klasy Va

I.3. Budowa na terytorium Polski odcinka połączenia Dunaj-Odra-Łaba

I.4. Budowa Kanału Śląskiego

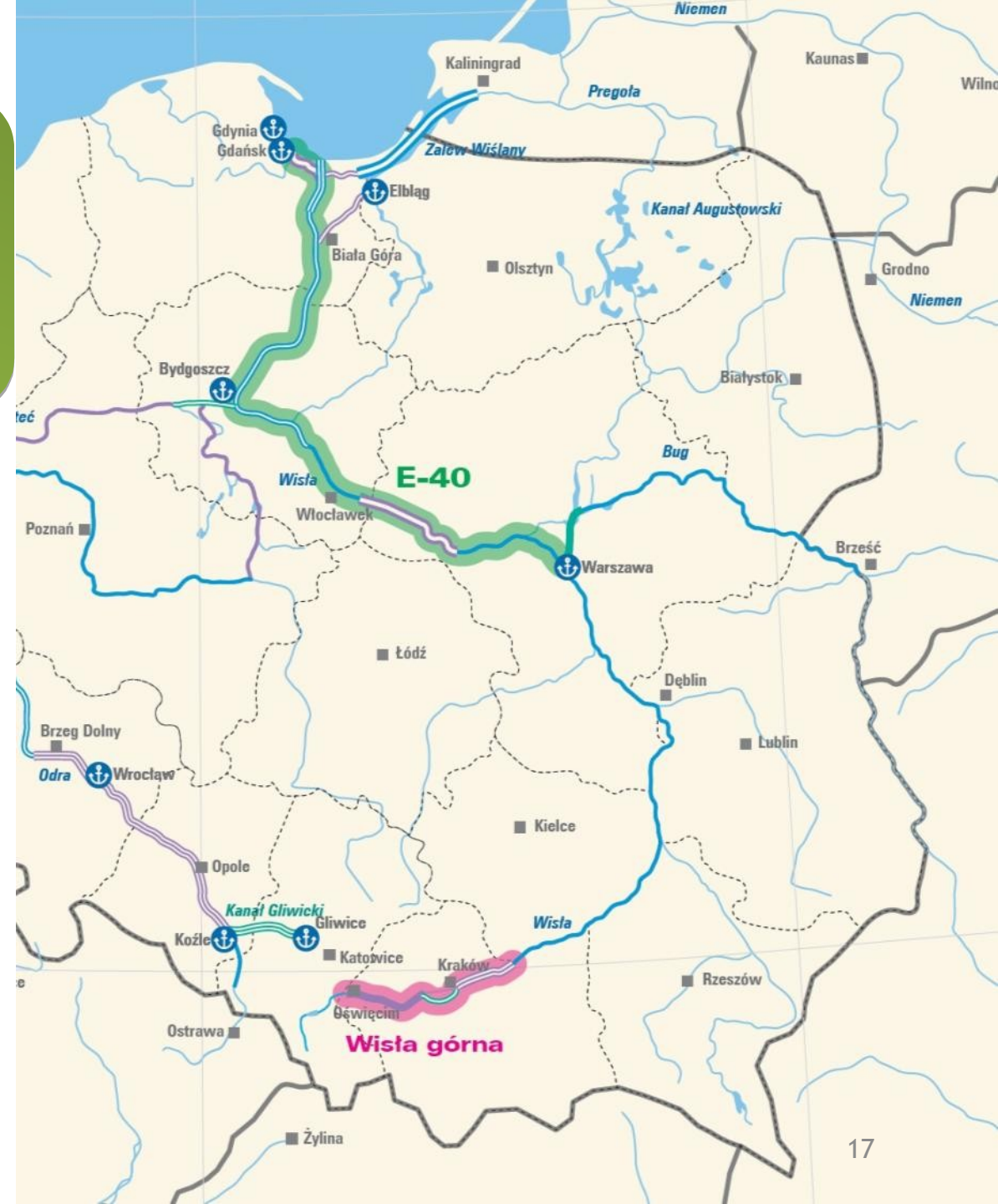


Priorytet II.

Droga wodna rzeki Wisły - uzyskanie znacznej poprawy warunków nawigacyjnych

II.1. Budowa kaskady środkowego i dolnego odcinka Wisły od Warszawy do Gdańska

II.2. Modernizacja górnej skanalizowanej Wisły oraz budowa stopnia wodnego w Niepołomicach



Priorytet III.
Połączenie Odra-Wiśła-Zalew Wiślany (E-70) i Wiśła-Brześć (E-40) - rozbudowa międzynarodowych dróg wodnych

III.1. Przygotowanie do modernizacji międzynarodowej drogi wodnej Odra-Noteć-Wiśła-Zalew Wiślany (E-70)

III.2. Przygotowanie do budowy polskiego odcinka międzynarodowej drogi wodnej Wiśła-Dniestr (E-40) z Warszawy do Brześcia.



Priorytet IV. Rozwój partnerstwa i współpracy na rzecz śródlądowych dróg wodnych

IV.1. Wdrożenie systemu usług informacji rzecznej (RIS)

IV.2. Rozwój partnerstwa krajowego na rzecz śródlądowych dróg wodnych

IV.3. Rozwój współpracy międzynarodowej na rzecz śródlądowych dróg wodnych



Jakie będą korzyści?

