

STANOWISKO

PAŃSTWOWEJ RADY GOSPODARKI WODNEJ

w sprawie Programu Żeglugi Śródlądowej do roku 2030 opracowane na podstawie stanowiska Komisji ds. Żeglugi PRGW

Załącznik nr 1.

Szczegółowe uwagi członków PRGW w sprawie Programu Żeglugi Śródlądowej do roku 2030

dr Jan Pyś				
Wnioski do opracowania Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030				
Lp.	Część projektu, której dotyczy uwaga/wniosek ¹	Zapis w projekcie, którego dotyczy uwaga/wniosek	Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Uzasadnienie
1.	Do całości opracowania		Brak informacji o działaniach lub inicjatywach proponowanych do roku 2030 dla polskiego odcinka połączenia Dunaj-Odra-Łaba	Wprawdzie wskazuje się w opracowaniu: <i>Mapa 11. Projekty komplementarne poza zakresem KPŻ2030, z perspektywą po 2030 r s. 55</i>), 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

¹ rozdział, podrozdział, punkt, nr strony.

				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 5. kosztów
2.	Do całości opracowania		Brak informacji o działaniach lub inicjatywach proponowanych do roku 2030 dla Kanału Śląskiego	Wskazuje się w opracowaniu: <i>Mapa 11. Projekty komplementarne poza zakresem KPŻ2030, z perspektywą po 2030 r s. 55</i>), że połączenie Kanał Śląski 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 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 5. kosztów
3.	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.
4.	3. Diagnoza społeczno-gospodarcza	3.1.1. Funkcjonowanie rynku żeglugowego	W tej części warto dodać także na role kształcenia wyższego	Podstawowym znaczeniem dla teraźniejszości i

		Kształcenie zawodowe w sektorze żeglugi śródlądowej (s. 18)	w szczególności w ramach projektowania i budowy infrastruktury transportu wodnego i infrastruktury dróg wodnych (gospodarki wodnej)	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.
5.	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 powodzie) 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 jako że gładzie śródlądowej.
6.	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 2. w jaki sposób inwestycje w drogi wodne wpłyną na realizację podstawowych celów gospodarki wodnej

7.	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.
8.	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).	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

			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) 4. zдания nieczystości komunalnych i eksploatacyjnych	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 rzeczno) powinno wynikać z dokumentu obejmującego komplementarny rozwój infrastruktury krajowego systemu transportu.
9.	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
10.	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	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

			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)	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.
11.	4. Cel główny i zakres interwencji	4.3. Wpływ realizacji Programu na środowisko (s.46)	Brak rozdziału	Uwaga techniczna
12.	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</i>	Warto pokreślić, że takie inwestycje w drogi wodne jak: 4. kanalizacja dróg wodnych (budowa stopni wodnych), 5. budowa kanałów żeglugowych, 6. 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: 1. regulacje przepływów wód (susze i powodzie)

			<i>Odrze: Lubiąż, Ścinawa. Projekty kanalizowanych dróg wodnych lub ich odcinków powinny być wielofunkcyjne i realizować cele Gospodarki Wodnej w tym:</i> <i>1. zaspakajać potrzeby transportu wodnego</i> <i>2. regulować przepływy wód ekstremalnych (susze i powódzie)</i> <i>3. uniezależnić system wodny od warunków naturalnych (zmiany klimatu)</i> <i>4. zaspakajać w wodę krajowe potrzeby gospodarcze (energetyka wodna) i społeczne (np. potrzeby komunalne, turystyka).</i> <i>5. zaspokojenie w wodę potrzeb ekosystemów</i>	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 Reasumując dobrze urządzone drogi wodne posłużą jednocześnie osiągnięciu celów żeglugi śródlądowej oraz uniezależnią krajowe zasoby wodne od zmian klimatu.
dr hab. inż. Wojciech Ślęczka				
1	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	
2	Mapa 3	Zakres terytorialny KPŻ	Zakres nie jest spójny z celami i zakresem interwencji KPŻ pkt.4.2.	

3	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.
4	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
5	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...	

6	4.3.3.3.	edukacja	Proponuję zapis „uczelnie” zamiast „uczelnie morskie”	Taki zapis nie zamknie drogi innym uczelniom do współpracy.
7	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
8	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.
9	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.
10	4.2. Cele szczegółowe i zakres interwencji	Zakres interwencji KPŻ2030 odnosi się do polskich odcinków	Wniosek: zapis dotyczący celów szczegółowych: utrzymania	Brakuje zapisów z zakresu Interwencji KPŻ2030 odnośnie

	4.2.1.2. Osiągnięcie Dobrych Warunków Nawigacyjnych na Drodze Wodnej Rzeki Wisły	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.	parametrów klasy II rzeki Wisły od ujścia Tążyny do Tczewa; Zakres interwencji: przywrócenia parametrów II klasy drogi wodnej Wisła - Odra	utrzymania parametrów klasyfikacyjnych połączenia Wisła - Odra.
11	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.
12	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		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

		regulacyjnych koncentrujących nurt rzeki, np. prace pogłębiarskie, remonty liniowej zabudowy regulacyjnej,		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.
13	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.
dr Aleksander Wolski				
1	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. 5. Wskazane problemy dotyczą głównie nadrzecznych społeczności lokalnych, będących potencjalnymi bezpośrednimi beneficjentami – pod warunkiem, że będą świadomi korzyści.
2	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).
--	--	--	--	--