

**Wnioski/ uwagi do drugiego projektu aktualizacji planu gospodarowania wodami
na obszarze dorzecza Odry**

Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi/wniosku	Uzasadnienie
1. Wprowadzenie	<u>Propozycja dodania nowej treści:</u> Woda zaspokaja podstawowe potrzeby Polaków i ma kluczowe znaczenie dla rozwoju gospodarczego naszego państwa. Ze względu na strategiczne znaczenie wody musimy nią dobrze gospodarzyć. Gospodarowanie wodą polega na: (1) zapewnieniu bezpieczeństwa powodziowego, (2) trosce o jakość wody (3) zaspokojeniu potrzeb wodnych odbiorców i środowiska. Strategiczne ważne jest bezpieczeństwo powodziowe i zabezpieczenie przed suszą. Znaczącą wartość ekonomiczną posiada czysta woda niezbędna w procesach gospodarczych i społecznych. Od wody zależy wielkość produkcji krajowej gospodarki. Z wody korzysta m.in.: rolnictwo, ogrodnictwo i leśnictwo, przemysł, miasta, producenci energii, producenci wody pitnej i środków spożywczych, producenci kruszyw, hodowcy ryb i wędkarze, odpoczywający nad i w wodzie uprawiający turystykę, woda jest istotnym elementem naszej tradycji oraz walorem krajobrazu, ma ogromne znaczenie dla ekosystemów. Z wody korzysta ekologiczna żegluga śródlądowa. Rola transportu rzeczno-żeglarskiego zwiększa się, gdy jest planowana, podobnie jak gospodarka wodna, wspólnie z transportem morskim. Wówczas naturalne jest wspólne dla żeglugi morskiej i rzecznej planowanie dogodnych dojazdów do portów morskich (centrów logistycznych), postojów, rejsów, miejsc do odlichtunku czy przeładunku, miejsc do uzupełnienia zapasów. Przy wspólnej polityce transportu morskiego i rzeczno-żeglarskiego naturalnym jest, że planując odpowiednie warunki nawigacyjne przedłuża się w głąb lądu odcinki dróg wodnych, do których mogą pływać niewielkie statki morskie. Jest też odwrotnie statki rzeczne płyną po morskich wodach terytorialnych i w portach morskich powinny być dla nich zapewnione dobre warunki dojścia, postoju, uzupełnienia zapasów i przeładunków. Musimy zabiegać aby woda była bezpieczna a użytkownicy w tym przyroda mogli korzystać z odpowiedniej ilości i jakości wody. Niestety woda jest dobrem skończonym. Już teraz brakuje jej dla rolnictwa, energetyki konwencjonalnej, celów środowiskowych czy żeglugi śródlądowej. Dlatego osiągnięcie celów gospodarowania wodą jest obecnie ważne, by w przyszłości czysta woda zapewniła zrównoważony rozwój i korzyści.	W części wstępnej opracowania należy wskazać istotne cele gospodarowania wodami. Dyrektywa Wodna podkreśla w celu 16, że jednym z jej celów jest integrowanie ochrony i zrównoważonego gospodarowania wodą z innymi dziedzinami polityk wspólnotowych, takimi jak energetyka, transport, rolnictwo, rybołówstwo, polityka regionalna i turystyka. Dyrektywa jest podstawą do dialogu oraz rozwoju strategii dla dalszej integracji poszczególnych obszarów polityk

3. Ogólny opis cech charakterystycznych obszaru dorzecza wraz z wykazem obszarów chronionych	<u>Proponowane wnioski:</u> W tej części opracowania brakuje ważnych informacji o dorzeczu Odry: 1. Brakuje opisu infrastruktury transportowej 2. Brak definicji: obszaru dorzecza - Dyrektywy Wodnej 3. Brak definicji: międzynarodowego obszaru dorzecza – Dyrektywa Wodna 4. Odra jest rzeką międzynarodową. Źródła rzeki i ok. 90 kilometrowy odcinek rzeki znajdują się w Republice Czeskiej, przepływa przez Polskę, a następnie stanowi granicę między Polską a RFN. 5. Brakuje opisu międzynarodowego obszaru dorzecza Odry. Część dorzecza Odry leży po stronie niemieckiej i część leży po stronie czeskiej. 6. Brak informacji, że wody przybrzeże oraz rzeki główne dorzecza są akwenami transportowymi i drogami wodnymi. 7. Brakuje informacji na temat wód przybrzeżnych np.: definicja, wielkość, sposób korzystania 8. Brakuje informacji o polderach i ich pojemnościach. W okresie międzywojennym w dorzeczu Odry wybudowano ponadto 12 zbiorników suchych i 16 polderów, z czego 10 powyżej Wrocławia, pozostałe poniżej ujścia Warty, wszystkie czekały na przyjęcie wysokiej wody	Brakuje wielu istotnych informacji na temat dorzecza, a w szczególności Odry
3. Ogólny opis cech charakterystycznych obszaru dorzecza wraz z wykazem obszarów chronionych	<u>Proponowana treść:</u> Dorzecze Odry oraz wody przybrzeżne są istotne z punktu widzenia transportu śródlądowego. Znajdują się tu liczne drogi wodne będące rzekami, rzekami uregulowanymi, rzekami skanalizowanymi bądź kanałami. Infrastrukturę żegludową stanowią tu także stopnie wodne, zbiorniki retencyjne wyrównujące poziom wód dróg wodnych oraz porty i zimowiska. Drogi wodne dorzecza Odry stanowią: 1. jezioro Dąbie do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi; 2. rzeka Odra od ujścia rzeki Warty do połączenia z rzeką Odrą Wschodnią, wraz z tą rzeką i bocznymi odgałęzieniami, która przechodzi od Przekopu Klucz-Ustowo w rzekę Regalicę, wraz z tą rzeką i bocznymi odgałęzieniami (Kanał Odyńca, Kanał Cegielinka, Dąbska Struga, Dąbski Nurt, rzeka Święta, Czapina) do ujścia do jeziora Dąbie; 3. rzeka Odra Zachodnia od jazu w miejscowości Widuchowa do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi wraz z bocznymi odgałęzieniami (Kanał Marwice-Gartz, Kanał Kurowski, Kanał Zielony) i przekop Klucz-Ustowo łączący rzekę Odrę Wschodnią z rzeką Odrą Zachodnią; 4. rzeka Parnica i Przekop Parnicki od rzeki Odry Zachodniej do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi. 5. Kanał Bydgoski; 6. Kanał Ślesiński od km 26+460 oraz jezioro Gopło; 7. rzeka Noteć od jeziora Gopło do połączenia z Kanałem Górnonoteckim wraz z tym kanałem i jeziorami na jej trasie oraz od połączenia z Kanałem Bydgoskim do ujścia do rzeki Warty. 8. Kanał Ślesiński od km 26+460 wraz z jeziorami;	W ogólnym opisie dorzecza powinny znaleźć się informacje oddające podstawowe cechy dorzecza

	9. rzeka Warta od Kanału Ślesińskiego do ujścia do rzeki Odry. 10. rzeka Nysa Łużycka od miejscowości Gubin do ujścia do rzeki Odry; 11. rzeka Odra od stopnia wodnego Ujście Nysy (km 181+300) wraz z kanałem śluży Krapkowice oraz systemem dróg wodnych we Wrocławiu, tj. Starą Odrą, Kanałem Miejskim i Kanałem Żeglugowym (Nawigacyjnym), do ujścia rzeki Warty (km 617+600). 12. Kanał Gliwicki wraz z Kanałem Kędzierzyńskim; 13. rzeka Odra od miejscowości Racibórz wraz z kanałem śluży Krapkowice do stopnia wodnego Ujście Nysy (km 181+300). Parametry nawigacyjne dla wskazanych dróg wodnych w tym gwarantowana minimalna głębokość tranzytowa określone są w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (dz. u. z 2002. nr. 77 poz. 695). Dorzeczem Odry będą przebiegały dwie planowane drogi wodne międzynarodowego znaczenia. Odrzańska Droga Wodna (E-30) oraz droga wodna Kostrzyn, Bydgoszcz, Gdańsk (E-70). Planowana jest także budowa Kanału Śląskiego łącząca od południa drogi wodne Odry i Wisły. Dokumenty takie jak aktualizacja planu gospodarowania wodami uwzględnia także te projekty określone w Porozumieniu o Głównych Śródlądowych Droгах Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym (AGN) Organizacji Narodów Zjednoczonych w dniu 13 czerwca 2017 (Dz.U.2017.1137) Wszystkie akweny dorzecza Odry w tym akweny nie będące drogami wodnymi mają istotne znaczenie dla żeglugi śródlądowej. Uprawiana jest tu turystyka, rekreacja czy sporty wodne. Na wielu z nich powstaje infrastruktura turystyczna typu przystanie, przenoski i in. Istnieje wiele regionalnych programów rozwoju turystyki wodnej	
3. Ogólny opis cech charakterystycznych obszaru dorzecza wraz z wykazem obszarów chronionych	Proponowane wnioski: 1. Rzeki skanalizowane, kanały żeglugowe, kanały przeciwpowodziowe, zbiorniki retencyjne tj akweny, które zostały stworzone przez człowieka dla celów żeglugowych, rekreacji na wodzie i przeciwpowodziowych powinny być powodem nadania tym jednolitej części wód powierzchniowych statusu: sztuczna część wód (SCW) 2. Uregulowane drogi wodne, które zostały uregulowane przez człowieka dla celów żeglugowych, rekreacji na wodzie i ochrony gruntów przed powodzią powinny mieć status silnie zmienionych części wód (SZCW) 3. Ekosystemy wodne takie jak drogi wodne czy kanały należą do: a) zmienionych części wód, b) wód silnie zmienionych, c) wód sztucznych nie muszą spełniać rygorystycznie kryteriów ekologicznych. Ważnym warunkiem dla tych wód jest osiągnięcie niskiego poziomu skażenia chemicznego. 4. Wszystkie zbiorniki, skanalizowane drogi wodne i kanały żeglugowe, w których gromadzona jest woda powinny być oznaczone jako Jednolite Części Wód Powierzchniowych zbiornikowe RWr.	Wnioski dotyczące uwzględnienia nowego (innego) podejścia JCWP ze szczególnym uwzględnieniem akwenów transportowych

	5. Jako jednolitej części wód powierzchniowych nie zostały sklasyfikowane poldery przeciwpowodziowe ze starorzeczami 6. W opracowaniu brak jest wykazu polderów przeciwpowodziowych	
3. Ogólny opis cech charakterystycznych obszaru dorzecza wraz z wykazem obszarów chronionych	Proponowana treść: Regulacja rzek dla celów żeglugowych, rekreacji na wodzie, ochrony gruntów przed powodzią jest nieodwracalna. Bywa też że w niektórych miejscach ze względu na dobro ludzi jest konieczne przeprowadzenie dalszych regulacji akwenów. Wówczas widomo, że powrót do rzeki naturalnej jest niemożliwy ze względu na ogromne koszty społeczne i gospodarcze. Dobry stan ekologiczny takich JCWP jest niemożliwy do osiągnięcia bez znacznych szkód w jego funkcjonowaniu. Takich JCWP nie muszą spełniać rygorystycznie kryteriów ekologicznych (art. 4 ust 3 Dyrektywy Wodnej). W sytuacjach regulacji i piętrzenia rzek również mamy korzyści ekologiczne. Gromadzenie woda między stopniami wodnymi, budowa kanałów żeglugowych czy przeciwpowodziowych nie tylko zwiększa gospodarcze wykorzystanie akwenów czy bezpieczeństwo przed powodzią, ale także zwiększy ilość wody niezbędnej dla rozwoju wodolubnych ekosystemów roślinnych i zwierzęcych. Spiętrzona jazem woda gromadzi się w korycie rzek ale także na polderach zalewowych w postaci podmokłych terenów, starorzeczy, stawów, oczek, kałuż i służy rozwojowi ekosystemów. Dla ochrony gruntów przed powodzią konieczna jest budowa wałów przeciwpowodziowych, które stanowią granicę polderów zalewowych oraz obszarów rozwoju ekosystemów. Oczywiście w ramach rekompensat środowiskowych renaturyzacji można poddać rzeki nie mające znaczenia dla celów gospodarczych, nie będące drogami wodnym, bez znaczenia dla rekreacji na wodzie i ochrony gruntów przed powodzią.	W planach gospodarowania wodami mówi się o celach ekologicznych jakie powinny osiągnąć JCWP. Warto także wspomnieć, że są akweny, których renaturyzacja jest niemożliwa a wręcz społecznie szkodliwa.
4. Informacje dotyczące prognozowanych zmian klimatu	Proponowana treść: Rzeki główne dorzecza Odra oraz Warta, Noteć to drogi wodne. Pełnią one także zasadniczą rolę w systemie wodnym, gdyż przepływa nimi znaczna część dyspozycyjnych zasobów wodnych. Niestety wielkość zasobów wodnych jakie pozostają nam do dyspozycji wynika głównie z przyczyn naturalnych tj. ze zmian klimatu i następujących po sobie ekstremalnych stanów wód: powodzi i susz. System wodny dorzecza Odry powstał na przełomie XIX i XX w. i od tamtej pory nie był usprawniany a wiele urządzeń nie było remontowanych. W kraju coraz częściej brakuje wody czemu dowodzi tzw. wskaźnik dostępu do wody. W Polsce wskaźnik ten jest bardzo niski i sięga ok. 1500 m³/rok/osobę. W świecie taka ilość wody powszechnie uważana jest za mogącą wywołać poważne perturbacje w gospodarowaniu dyspozycyjnymi zasobami wodnymi. Krajowe dyspozycyjne zasoby wodne są na granicy deficytu czyli niedoboru wody co może stać się istotną barierą w rozwoju naszego państwa. Już teraz brakuje wody dla niektórych naszych	W dokumencie nie mówi się o katastrofalnym stanie systemu wodnego dorzecza Odry i o konieczności podjęcia natychmiastowych działań usprawniających system adaptujących do zmian klimatu

	działań. Deficyt wody dotyka rolnictwo, transport wodny, rekreację wodną i energetykę konwencjonalną. Szacuje się, że w niedalekiej przyszłości zapotrzebowanie na wodę wzrośnie nawet o 50%. Coraz częściej niedobór wód powierzchniowych zaspakajamy wodami podziemnymi. Powinniśmy najpierw nauczyć się racjonalne i z troską korzystać z wód powierzchniowych, a później sięgać do naturalnej rezerwy jaką są wody podziemne. Niski wskaźnik dostępu do wody oraz zmiany klimatyczne pogłębiające problem wywierają presję natychmiastowego zwiększenia retencji wszelkimi możliwymi metodami. Działania powinny zmierzać do uniezależnienia systemu wodnego dorzecza od wyłącznie naturalnych warunków. Przy projektowaniu systemu wodnego należy brać pod uwagę, że ze względu na skumulowanie się warunków zewnętrznych takich jak znaczne zwiększone zapotrzebowanie na wodę oraz zmiany klimatyczne nie wystarczającym będzie poprawianie systemu wyłącznie naturalnymi metodami. Działania dla usprawnienia systemu wodnego będą polegać na: 1. zwiększeniu wszelkiego rodzaju retencji w tym przygotowaniu powierzchni, które w sposób kontrolowany będą mogły być zalewane np. poldery, zbiorniki wodne 2. zwiększeniu możliwości magazynowania wody w dorzeczu w miejscach w których się pojawi np.: zbiorniki wodne, stopnie wodne. 3. stworzenie warunków do spowolnienia odpływu wody do morza np.: zbiorniki wodne, poldery, stopnie wodne. Ze zmianami klimatu wiąże się też presja większych miast na zaspakajanie potrzeb wodnych. Oczywiście są potrzeby komunalne związane z przygotowaniem wody do spożycia oraz potrzeb sanitarnych mieszkańców i wypuszczaniem do wody oczyszczonych ścieków. Istnieją także inne presje. Miasta coraz częściej upominają się o zapewnienie bezpieczeństwa powodziowego. Duże miast pragną stwarzać coraz lepsze warunki do życia dla mieszkańców i turystów pragną rozwijać turystykę wodną a w tym: pływające kawiarnie, hotele, żeglugę pasażerską, przystanie, mariny, osiedla nad rzekami. Miasta chcą także wpleść wodę do miejskiej architektury tworząc miejsca krótkiego odpoczynku i relaksu. Miasta coraz częściej troszczą się o jakość powietrza. Planują przerzucenie części ładunków adresowanych do lokalnych centrów logistycznych i magazynów z transportu kołowego na transport wodny. Powyższe oznacza, że przepływająca przez miasta woda musi być podzielona. Powinna tworzyć węzeł wodny, który na różnych odgałęzieniach będzie posiadał inne warunki spełniając różne potrzeby. Na przykład woda na akwenach turystycznych i transportowych powinna być stabilna natomiast stan wody na kanale przeciwpowodziowym może być różny w zależności od ilości wody jak spływa dorzeczem. Jednym ze sposobów adaptacji akwenów do zmian klimatu jest zagwarantowanie odpowiednich parametrów nawigacyjnych na drogach wodnych. Budowane w tym celu stopnie wodne czy	
--	---	--

	zbiorniki będą miało podstawowy wpływ na zwiększenie retencji i realizację celów gospodarki wodnej. Powyższe działania polegające na odpowiednim projektowaniu systemu wodnego dorzecza przez budowę odpowiednich urządzeń i ekosystemów, zaspakajanie potrzeb wielkich miast oraz utrzymywanie i projektowanie lepszych parametrów nawigacyjnych na drogach wodnych zmniejszą negatywne skutki ekstremalnych stanów wód a także wpłyną korzystnie na zaspokojenie potrzeb wodnych odbiorców.	
5. Monitoring wód	Proponowane wnioski: Opracowanie nowoczesnego systemu pomiarowego wód obejmującego dorzecze Odry wraz ze wszystkimi wodami śródlądowymi oraz wodami morza terytorialnego. Elementami ogólnopolskiego systemu będą: (1) Serwer, cel zbieranie i przetwarzanie dużych zbiorów danych (Big-Data), (2) stacje pomiarowe wykorzystywane na lądzie, na wodzie i w powietrzu do zbierania danych, (3) projekt sieci punktów pomiarowych (4) autonomiczne urządzenia pływające oraz latające do dokonywania pomiarów i gromadzenia danych. Stworzenie systemu jest ważne z punktu widzenia gospodarki wodnej, żeglugi śródlądowej, gospodarczego i społecznego wykorzystania wody oraz rozwoju bioróżnorodności i ochrony środowiska. Prezentacja danych serwera powinna być wielopłaszczyznowa od informacji dotyczących ilości i jakości wody (zanieczyszczenia), przez informacje nawigacyjne dla transportu rzeczno i turystyki, do informacji o bioróżnorodności. Ważnym elementem systemu powinna być możliwość dokładnego pomiaru ilości wody dotyczy to w szczególności rzek międzynarodowych. Woda jest dobrem rzadki i powinniśmy wiedzieć czy dochodzi do właściwego korzystania z wód przez naszych sąsiadów. Wybrany zakres informacji powinien mieć także funkcję systemu mobilnego. Do zbieranych i przetwarzanych danych powinny należeć informacje ogólne, środowiskowe i nawigacyjne. Dane ogólne to m.in.: siła wiatru, wysokość fali burze i opady na morzu, na śródlądziu, stany wód, wielkość dopływów i stanów wód w zbiornikach retencyjnych, zalodzenie i lokalizacja zatorów lodowych, lokalizacja opadów, mgły i zamglenia, wiatr i siła, lokalizacja zdarzeń kryzysowych, wielkość i rodzaj zanieczyszczeń. Dane środowiskowe to te istotne dla środowiska wodnego z punktu wodzenia bioróżnorodności, monitorujące migrację gatunków inwazyjnych. Dane nawigacyjne istotne dla transportu i turystyk np.: minimalna głębokość (tranzytowa), aktualna wysokość prześle mostów na lustrem wody, lokalizacja wypadków żeglugowych. Zebrane w serwerze dane powinny być ukierunkowane także na możliwość analizy, badania i modelowania zjawisk gospodarki wodnej w tym bezpieczeństwa ruchu statków śródlądowych oraz zapewnienie bezpiecznej eksploatacji dróg wodnych. Danymi, które powinny być zbierane powinny być także informacje	Istnieje ogromna potrzeba do budowy w ramach dorzecza i kraju zintegrowanego systemu analityczno-pomiarowego, który będzie służył przekazywaniu bieżących informacji o wodzie (stany, czystość, zdarzenia nadzwyczajne) oraz także do projektowania sprawnego krajowego systemu wodnego

	służące projektowaniu innych mniejszych systemów takich jak miejskich systemów wodnych w tym systemach kanalizacji ogólnospławnej, system kanalizacji deszczowej.	
11. Analizy ekonomiczne związane z korzystaniem z wód	<u>Proponowane wnioski:</u> Analiza ekonomiczna korzystania z wód dorzecza powinna być czytelna i zmierzać do prostego jej przedstawienia odbiorcy. Podstawowymi elementami takiej analizy powinny być: 1. Aktualny stan dorzecza 2. Planowany stan dorzecza 3. Koszty adaptacji dorzecza 4. Korzyści z korzystania z wód dorzecza (usługi wodne) 5. Analiza zwrotu kosztów za usługi wodne 1. Aktualny stan dorzecza Z jednej strony powinniśmy w mierzalny sposób określić jaki jest stan aktualny w dorzeczu i określić: a. zasoby wodne dorzecza pozostające do dyspozycji, b. stan środowiska naturalnego zależnego od wody c. jakości wody, d. bezpieczeństwo powodziowe. 2. Planowany stan dorzecza Z drugiej strony powinniśmy określić cel do którego zmierzamy. W tej części warto wskazać a. potrzeby wodne wynikające z analizy rozwoju sektorów gospodarki korzystających z wody, b. cele środowiskowe, c. cele zmierzające do poprawy jakości wody, d. cele potrzeb ochrony przed powodzią Aby przeanalizować potrzeby wodne w dorzeczu należy przeprowadzić analizę rozwoju sektorów gospodarki korzystających z wody i w ten sposób oszacować wielkość przyszłych dyspozycyjnych zasobów wodnych. Zużycie wody jest silnie zdeterminowane rozwojem gospodarczym (PKB) i rozwojem wzrostu populacji ludności. Znacznymi odbiorcami wody są między innymi: rolnictwo, ogrodnictwo, hodowla zwierząt, rybołówstwo, przemysł spożywczy, przemysł chemiczny, przemysł farmaceutyczny, budownictwo, producenci energii elektrycznej, producenci wody pitnej, usługodawcy w tym transport wodny. Należy przeprowadzić szacowanie zmian rozwoju przynajmniej wyżej wskazanych sektorów kluczowych dla gospodarki wodnej oraz szacowany wzrost populacji ludności na obszarze dorzecza. Obecna ilość wody jest niewystarczająca brakuje wody między innymi dla rolnictwa, żeglugi śródlądowej, rekreacji wodnej oraz dla energetyki konwencjonalnej. Aby oszacować wartości potrzebne dla określenia stanu jaki chcemy osiągnąć w dorzeczu możemy ustalić sobie pewne wskaźniki. Przykładowe wskaźniki to: a. Wskaźnikiem presji na środowisko - Im większy planowany wzrost produkcji, tym większa presja środowiskowa. b. Wskaźnik rentowności sektora gospodarki wodnej. Powinien określać wielkość zaangażowania sektora gospodarki wodnej w gospodarkę narodową.	Analizy ekonomiczne korzystania z wód dorzecza powinna uwzględniać wszystkie potrzeby wodne a dodatkowo być czytelna i zmierzać do prostego jej przedstawienia odbiorcy.

	c. Wskaźnika populacji i zatrudnienia. Powinien obejmować takie elementy jak wielkość populacji ludzi i trendy w zatrudnieniu. d. Wskaźnik rozwoju działalności gospodarczej. Sporządzony na podstawie danych statystycznych. 3. Koszty adaptacji dorzecza Powinniśmy także wskazać trzecią ważną wartość tj koszty związane przystosowaniem stanu aktualnego dorzecza do stanu osiągnięcia planowanych celów. Koszty te są kosztami korzystania z wody tj. koszty inwestycji, zarządzania i utrzymania. Na koszty korzystania z wody powinny mieć wpływ: a. dostępność wody wynikająca z analizy rozwoju sektorów gospodarki i koszty przeprowadzonych inwestycji w celu poprawy dostępności, b. koszty uzyskania wody odpowiedniej jakości c. koszty związane z eliminowaniem ryzyka powodziowego d. koszty mające na celu łagodzenie negatywnego wpływu na środowisko skutków działań w dorzeczu. e. koszt realizacji przez zarządzającego norm środowiskowych (jakość wody, rozwój bioróżnorodności) 4. Korzyści z korzystania z wód dorzecza (usługi wodne) Ważnym elementem analizy ekonomicznej korzystania z wód dorzecza są opłaty, kary ew. ulgi. Przykładowymi opłatami są: a. opłaty za korzystanie z wody przez: a) rolnictwo, b) przemysł c) elektrownie wodne d) usługi w tym żeglugę (morską, śródlądową i rekreacyjną) d) zaopatrzenie w wodę pitną b. opłaty za wprowadzenie do wód oczyszczonych ścieków z oczyszczalni ścieków i z przemysłu, wody deszczowej (źródła punktowe) c. opłaty za wprowadzanie do wód spływającą wodę z powierzchni utwardzonych takich jak ulice, parkingi, spływająca woda z pól uprawnych, d. opłat za przystosowanie wód i terenu do realizacji pewnych funkcji np.: rolniczej, mieszkaniowej, turystycznych czy żeglugowej przez budowę zapór, wałów przeciwpowodziowych, prostowanie koryt, umacnianie brzegów, budowę ostróg, jazów, kanałów, rowów i usuwanie roślinności oraz za korzystanie z tak przystosowanych wód. Opłat nie pobiera się za korzystanie z wód naturalnych (załącznik nr III DW) e. Opłaty za zabezpieczenie krain, miast, przed powodzią i budowę urządzeń wodnych: kanałów ulgi, polderów, stopni wodnych, wałów przeciwpowodziowych, zbiorników retencyjnych i in. f. kary za zainicjowane katastrofy na wodzie, przekraczanie norm środowiskowych, nieuprawnione korzystanie z wód. g. ulgi w opłatach stosowanie zachęt dla oszczędzania wody i np. wielokrotnego wykorzystania tej samej wody. Ta sama woda może być wykorzystywana do hodowli ryb, produkcji energii elektrycznej i realizacji usług transportowych. 5. Analiza zwrotu kosztów za usługi wodne	
--	---	--

	W celu przeprowadzenia analizy zwrotu kosztów za usługi wodne w dorzeczu należy porównać kwoty, które zostały wyliczone w części <i>Koszty adaptacji dorzecza</i> z kwotą określoną w części <i>Korzyści z korzystania z wód dorzecza</i>. Z porównania będą wynikały wnioski co do koniecznych przyszłych działań w dorzeczu. Do określenia pewnych istotnych wartości można stworzyć kilka prostych wzorów na przykład: Planowany stan dorzecza = Aktualny stan dorzecza + Koszty adaptacji dorzecza Analiza zwrotu kosztów za usługi wodne = Korzyści z korzystania z wód dorzecza - Koszty adaptacji dorzecza	
12. Zestaw działań	<u>Propozycja nowelizacji zapisów w istniejącej treści opracowania (na czerwono):</u> W treści: <i>Katalog działań krajowych zawiera łącznie 169 działań zgrupowanych w następujące kategorie:</i> 1. przemysł, 2. gospodarka komunalna, 3. rolnictwo, 4. usługi - usługi komunalne, transport wodny, działalność hotelarsko-gastronomiczna na wodzie, edukacja, rekreacja i sporty wodne, ochrona przeciwpowodziowa	W celu uzupełnienia katalogu użytkowników i odbiorców korzystających z wód zaproponowano nowelizację istniejącego zapisu
12. Zestaw działań	<u>Proponowane wnioski:</u> Podczas identyfikacji działań nie korzystano z licznych dokumentów poświęconych transportowi wodnemu i turystyce. Wykaz dokumentów pod tabelą	Użytkownikami, których dokumenty strategiczne nie były brane pod uwagę przy sporządzaniu projektu dokumentu jest transport wody śródlądowy i morski oraz turystyka wodna
12. Zestaw działań	<u>Proponowane wnioski:</u> W dokumencie sformułowano w katalogu łącznie 31 działań jcwp RW zgrupowanych kategoriach. W poszczególnych kategoriach brak jest informacji w jaki sposób rozwój żeglugi śródlądowej wpłynie na poszczególne grupy np. na adaptacje do zmiany klimatu, poprawa warunków dla obszarów chronionych, czy kształtowanie stosunków wodnych w zlewni.	Przy sporządzaniu projektu nie były brane pod uwagę tacy użytkownicy wód jak: transport wody śródlądowy i morski oraz turystyka wodna.
19. Wykaz szczegółowych programów i planów gospodarowania dla obszaru dorzecza	<u>Proponowane wnioski:</u> Uzupełnienie oraz wzięcie pod uwagę w całości projektu strategicznych dokumentów istotnych dla rozwoju transportu wodnego śródlądowego i morskiego oraz turystyki wodnej. Wykaz niektórych dokumentów strategicznych pod tabelą.	Użytkownikami, których dokumenty strategiczne nie były brane pod uwagę przy sporządzaniu projektu dokumentu jest transport wody śródlądowy i morski oraz turystyka wodna

**Wykaz niektórych dokumentów strategicznych
nieuwzględnionych w aktualizacji planu gospodarowania wodami w zakresie żeglugi śródlądowej**

DOKUMENTY UNI EUROPEJSKIEJ

1. KOMUNIKAT Komisji Europejskiej z dnia 11.12.2019 r Europejski Zielony Ład

Dokument stwierdza, że transport odpowiada za jedną czwartą unijnych emisji gazów cieplarnianych i wartość ta wciąż rośnie dlatego w pierwszej kolejności należy znacznie zwiększyć rolę kolei i śródlądowych dróg wodnych w transporcie UE. Będzie to wymagało środków umożliwiających lepsze zarządzanie koleją i śródlądowymi drogami wodnymi oraz zwiększenie ich możliwości przewozowych oraz wsparcia transportu multimodalnego z wykorzystaniem kolei i dróg wodnych, w tym żeglugi morskiej bliskiego zasięgu. Ważną będzie integracja inteligentnych systemów zarządzania ruchem, możliwych dzięki digitalizacji, coraz większą rolę będą odgrywać zautomatyzowane i oparte na sieci multimodalna mobilność korytarze transportowe. W dokumencie czytamy, że cena transportu musi odzwierciedlać jego wpływ na środowisko i zdrowie, należy rozwijać produkcję i wprowadzanie alternatywnych, zrównoważonych paliw transportowych. Należy drastycznie zmniejszyć poziom zanieczyszczeń generowanych przez transport, szczególnie w miastach. Odnawialne źródła energii powinny odgrywać kluczową rolę (energia pochodząca z energii słońca, wiatru i hydroenergetyka).

2. Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości COM/2020/789 final

Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności kreślono w jaki sposób unijny system transportowy może zrealizować cel zielonej i cyfrowej transformacji i stać się bardziej odporny na przyszłe kryzysy oraz wskazano, że transport z wykorzystaniem śródlądowych dróg wodnych i żeglugi morskiej bliskiego zasięgu powinien zwiększyć się o 25 % do 2030 r. i o 50 % do 2050 r.

3. Komunikat Komisji w sprawie promocji żeglugi śródlądowej „NAIADES” Zintegrowany Europejski Program Działań na rzecz żeglugi śródlądowej z dnia 17.1.2006

Zintegrowany Europejski Program Działań na Rzecz Żeglugi Śródlądowej. Celem programu jest podkreślenie zalet żeglugi śródlądowej oraz stawienie czoła przeszkodom, które mogą uniemożliwiać wykorzystanie oferowanych przez nią możliwości. Żegluga śródlądowa cieszy się znacznym zainteresowaniem UE istnieje wiele przeszkód, które należy pokonać, aby móc w pełni wykorzystać jej potencjał. Program skupia się na pięciu uzależnionych od siebie, strategicznych obszarach polityki w zakresie żeglugi śródlądowej, które obejmują: rynek, flotę, zatrudnienie i kwalifikacje, wizerunek oraz infrastrukturę.

4. NAIADES II – W kierunku wysokiej jakości śródlądowego transportu wodnego Polityczne wsparcie UE dla transportu rzeczno- do roku 2020 Bruksela, dnia 10.9.2013.

5. NAIADES III - Rozwój europejskiej żeglugi śródlądowej dostosowanej do przyszłych wyzwań COM(2021) 324

Transport rzeczy UE od kilku lat boryka się z trudnościami nawigacyjnymi wynikającymi z braku wody. W związku z kryzysem wywołanym COVID i pojawiającymi się od lat okresami suszy Komisja Europejska przygotowała program działania na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej NAIADES III na lata 2021–2027. Program opierać się na strategii Zielonego Ładu. Ma na celu pobudzenie gospodarki, tworzenie miejsc pracy przy jednoczesnym rozwoju nowoczesnej żeglugi śródlądowej w kierunkach zmniejszenia emisji spalin, digitalizacji, informatyzacji i cyfryzacji także w zarządzaniu ruchem, rozwoju portów.

6. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, Biała Księga, z 28 marca 2011 r., KOMISJA EUROPEJSKA (2011) 144.

Jednym z podstawowych celów europejskiej polityki transportowej jest harmonijne połączenie: utrzymania mobilności jako podstawowego warunku rozwoju społeczno-gospodarczego oraz ochrony środowiska naturalnego, tj. zapewnienie tzw. „zrównoważonego rozwoju”. W przypadku śródlądowych dróg wodnych istnieje niewykorzystany potencjał. Muszą one odegrać większą rolę, w szczególności poprzez transport towarów w głąb lądu i stworzenie połączenia z morzami europejskimi. Należy podnieść efektywność sieci multimodalnego podróżowania między miastami przez m.in. rozwiązania multimodalne oparte na środkach transportu wodnego i kolejowego na dalekie odległości. A w miastach należy opracować strategię przejścia na bezemisyjną logistykę miejską łączącą aspekty planowania przestrzennego z dostępem do kolei i rzek. Państwa Członkowskie do 2030 r. powinny przenieść 30 % transportu towarów, przewożonych na odległościach większych niż 300 km na inne niż

transport kołowy środki transportu, np. na transport wodny, zaś do 2050 r. udział ten powinno sięgać ponad 50 %. Ułatwi to rozwój efektywnych ekologicznych korytarzy transportowych. Aby osiągnąć ten cel, musimy rozbudować stosowną infrastrukturę. Do 2050 należy zapewnić aby wszystkie najważniejsze porty morskie miały dobre połączenie z systemem wodnym transportu śródlądowego. Promowanie ekologicznych innowacji w transporcie towarowym, w tym wsparcie wprowadzania do użytku nowych pojazdów i statków oraz modernizacji ich wyposażenia.

7. Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej.

Dyrektywa podkreśla rolę jakości i ilości wody, mówi o zachowaniu wielofunkcyjności i kompatybilności różnych polityk związanych z wodą w tym transportową, energetyczną, rolną, turystyczną i in. Wielofunkcyjne wykorzystywanie wody w ramach różnych polityk jest także elementem oszczędzania wody. Dyrektywa wskazuje na potrzebę wspólnego międzynarodowego zarządzania dorzeczami transgranicznymi oraz zawiera reguły ekonomicznego zarządzania wodami w tym zwrotu kosztów poniesionych na świadczenie usług wodnych. Stwierdza, że państwa powinny posiadać plany gospodarowania wodami dorzecza w tym ekonomiczne. Drogi wodne, kanały żeglugowe, porty oraz wody przekształcone dla celów ochrony przed powodzią Dyrektywa określa jako wody znacznie zmienione co w konsekwencji oznacza, że te akweny nie muszą spełniać rygorystycznych wymogów środowiskowych.

8. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE.

Rozporządzenie wskazuje na rozwój żeglugi śródlądowej w ramach korytarzy transportowych TEN-T (Trans-European Transport Networks) w UE. Drogi wodne słabych klas nie są przedmiotem zainteresowania Unii Europejskiej i dlatego tylko projekty rozbudowy dróg wodnych IV klasy żeglowności i wyższej mogą liczyć na dotację ze środków UE. Do sieci TEN-T należy dziewięć unijnych korytarzy TEN-T tworzących Sieć Bazową. Przez Polskę przebiegają dwa z dziewięciu korytarzy o nazwach: Morze Północne – Bałtyk oraz Bałtyk – Adriatyk. Każdy korytarz sieci bazowej musi łączyć trzy rodzaje transportu (kołowy, kolejowy i śródlądowy). Z dokumentem powiązany jest mechanizm finansowania rozbudowy dróg wodnych min IV klasy żeglowności pn.: Łącząc Europę

9. DYREKTYWA 2005/44/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie

Dyrektywa obejmuje technologie informacyjne i komunikacyjne na śródlądowych drogach wodnych pomagających zwiększyć bezpieczeństwo i wydajność transportu śródlądowego. Wymogi i specyfikacje techniczne RIS opierają się na dorobku wypracowanym w tej dziedzinie przez: Międzynarodowe Stowarzyszenie Żeglugowe (PIANC), Centralna Komisja Żeglugi na Renie (CCNR), Europejska Komisja Gospodarcza Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ).

10. Good Navigation Status (GNS) EUROPEAN COMMISSION Directorate-General for Mobility and Transport Directorate D Waterborne Unit D.3 Ports and Inland Navigation January 2018

Koncepcja GNS składa się z twardych i miękkich komponentów. Twardymi składnikami są mierzalne parametry, takie jak wymiary połączeń w drogach wodnych i śluz oraz niezawodność żeglugi, a także czas podróży i czas oczekiwania na śluzach. Komponenty miękkie dotyczą aspektów zarządzania i elementów nawigacyjnych widzianych z szerszego zakresu (np. Informacje dla użytkowników).

11. Wytyczne w sprawie transportu śródlądowego i sieci Natura 2000 Komisja Europejska, 2012 r.

Tak jak w przypadku wszelkich innych sposobów wykorzystania rzek, rozwój śródlądowych dróg wodnych oraz zarządzanie nimi odbywa się w granicach ustanowionych przez prawodawstwo unijne dotyczące środowiska, w którego skład wchodzi dyrektywa ptasia i siedliskowa (tzw. „dyrektywy naturowe”), a także ramowa dyrektywa wodna. Nadrzędnym celem obydwu dyrektyw unijnych dotyczących środowiska jest ochrona najcenniejszych. Obszary Natura 2000 nie zostały pomyślane jako strefy objęte zakazem ingerowania, a nowe przedsięwzięcia na ich terenach nie są wykluczone. Rzeki są zasobem wielofunkcyjnym, ważnym z punktu widzenia zarówno wielu sektorów gospodarki jak i społeczeństw europejskich. W zależności od ich indywidualnych cech hydrologicznych oraz położenia rzeki mogą zapewniać wodę pitną, dla rolnictwa lub przemysłu. Niektóre z nich wykorzystuje się również między innymi do wytwarzania energii elektrycznej, żeglugi, pozyskiwania żwiru i piasku, rybołówstwa lub na potrzeby rekreacji i turystyki.

12. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady z 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 ustanawiająca ramy planowania przestrzennego obszarów morskich

Rosnący popyt na przestrzeń morską do wykorzystania w różnych celach, takich jak m.in. transport i turystyka wymagają zintegrowanego podejścia w zakresie planowania i zarządzania. Skoordynowane działania planistyczne obszarów morskich mogą przynieść korzyści wzrostu jakości uprawiania transportu poprzez integrację europejskich sieci infrastruktury transportu lądowego, morskiego i lotniczego. Korzyści dotyczą także rozwoju turystyki, łagodzenia skutków zmiany klimatu i kontroli dynamiki zmian linii brzegowej oraz zapobiegania klęskom żywiołowym.

INNE DOKUMENTY MIĘDZYNARODOWE

13. Deklaracja Praska Europejskiej Komisji Ministrów Transportu ECMT z (1991 r.)

Polska jest jednym z 43 członków Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu (European Conference of Ministers of Transport ECMT). W dokumencie stwierdzono, że europejskie państwa powinny ograniczać wzrost liczby ruchów pojazdów, zanieczyszczenie powietrza oraz zatory na rzecz żeglugi śródlądowej i innych transportów ekologicznych. Deklaracja podkreśla, że w ramach korytarzy transportowych powinny być uwzględnione trzy rodzaje transportu: kołowy, kolejowy i wodny śródlądowy, a drogi wodnej w korytarzach transportowych powinny mieć parametry międzynarodowe tj. klasy IV i powyżej.

14. Deklaracja Praska Europejskiej Komisji Ministrów Transportu ECMT z (1992 r.)

Ministrowie ustalili klasyfikację dróg wodnych od I-Vb

15. Deklaracji z Krety Europejskiej Komisji Ministrów Transportu ECMT (1994 r.)

Podczas Konferencji na Krecie ustalono przebieg 10 paneuropejskich korytarzy transportowych w tym korytarz III który przebiega wzdłuż Odry, Kanałem Odra-Szprewa.

16. Deklaracja Helsińska Europejskiej Komisji Ministrów Transportu (1997r.).

Ministrowie transportu wzywali państwa do przystąpienia do Porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN).

17. Deklaracja Europejska Komisji Ministrów Transportu z Rotterdamu (2001 r.)

Ministrowie wsparli wysiłki rządów w celu opracowania połączeń między Dunaju, Odry i Łaby oraz likwidacji wąskich gardeł.

18. Deklaracja Europejskiej Komisji Ministrów Transportu z Bukaresztu (2006 r.)

Deklaracja była poświęcona wsparciu i likwidacji barier dla rozwoju żegludze śródlądowej w Europie.

19. Dokument w sprawie rozwoju przestrzennego krajów Grupy Wyszehradzkiej oraz Bułgarii i Rumunii (V4+2) Budapeszt 2010.

Dokument, zawierał plany dróg wodnych państw Grupy przebiegające według ustaleń umowy AGN oraz korytarzy TEN-T. Jako dodatkowy przedmiot zainteresowania Państwa wpisały słowacką rzekę Wag.

20. EUROPEJSKIE POROZUMIENIE w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN) sporządzone w Genewie dnia 19 stycznia 1996 r. EGK/ONZ

Sieć dróg wodnych oraz portów ujętych w porozumieniu AGN obejmuje swoim zasięgiem obszar kontynentu europejskiego, łącząc tym samym 28 krajów Europejskich w tym Polskę. Porozumienie AGN określa potencjalną sieć dróg wodnych, które ze względu na charakterystykę parametrów powinny tworzyć jednolitą strukturę pozwalającą na uprawianie żeglugi o międzynarodowym charakterze.

21. OECD Water Governance Programme 2011

Kryzys wodny jest głównie kryzysem zarządzania. Zapotrzebowanie na wodę wzrośnie o 55% do 2050 r. Ze względu na rosnące zapotrzebowanie ze strony przemysłu wytwórczego, wytwarzania energii cieplnej i użytku domowego. Zarządzanie i zapewnienie wszystkim dostępu do wody to nie tylko kwestia pieniędzy, ale również dobrego rządzenia. Lepsze zarządzanie w sektorze wodnym. Zarządzanie wodą to zbiór zasad, praktyk i procesów, za pomocą których podejmuje się i wdraża decyzje dotyczące zarządzania zasobami i usługami wodnymi, a

decydenci są rozliczani. Obecnie istnieje pilna potrzeba podsumowania ostatnich doświadczeń, określenia dobrych praktyk i opracowania praktycznych narzędzi, które pomogą rządowi różnych państw i innym zainteresowanym stronom w angażowaniu się w skuteczną, sprawiedliwą i zrównoważoną politykę wodną.

22. Inland Waterborne Transport: Connecting Countries UNESCO 2009 The Global Water Partnership's vision is for a water secure world.

Zawiera informacje dotyczące żeglugi śródlądowej w kontekście zintegrowanej Zarządzanie zasobami wodnymi (IWRM), a także korzyści płynące z żeglugi śródlądowej Transport (IWT). Tematy obejmujące żeglugę śródlądową w kontekście środowiska.

POLSKIE DOKUMENTY

23. Ustawa z dnia 15 grudnia 2016 r. o ratyfikacji Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN), sporządzonego w Genewie dnia 19 stycznia 1996 r. (Dz.U. 2017 poz. 186).

24. Porozumienie o Głównych Śródlądowych Drogach Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym (AGN) Organizacji Narodów Zjednoczonych w dniu 13 czerwca 2017 (Dz.U.2017.1137)

Porozumienie jest skoordynowanym planem rozwijania i budowy sieci śródlądowych dróg wodnych, zwanej "siecią śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym" lub "siecią dróg wodnych o oznaczeniu E", którego realizację zamierzają podjąć w ramach swoich stosownych programów. Sieć dróg wodnych o oznaczeniu E składa się ze śródlądowych dróg wodnych i portów o znaczeniu międzynarodowym opisanych w Aneksie I i II do niniejszego Porozumienia. Przez Polskę przepływają trzy takie drogi wodne. Wskazano Odrzańską Drogę Wodną (E-30) oraz droga wodna rzeki Wisły - uzyskanie znacznej poprawy warunków nawigacyjnych, połączenie Odra - Wisła - Zalew Wiślany i Warszawa - Brześć - rozbudowa dróg wodnych E-70 i E-40.

25. Uchwała nr 79 Rady Ministrów z dnia 14 czerwca 2016 r. w sprawie przyjęcia "założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030" (M.P.16.711).

Dokument o charakterze planistycznym dotyczący rozwoju dróg wodnych w Polsce. W dokumencie wskazano priorytety, które według kolejności będą realizowane Odrzańska Droga Wodna (E-30), droga wodna rzeki Wisły - uzyskanie znacznej poprawy warunków nawigacyjnych, połączenie Odra - Wisła - Zalew Wiślany i Warszawa - Brześć - rozbudowa dróg wodnych E-70 i E-40, Rozwój partnerstwa i współpracy na rzecz śródlądowych dróg wodnych.

26. Projekt dokumentu Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030

27. Projekt dokumentu Program Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej.

28. Projekt dokumentu Program Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły.

29. Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) Warszawa 2017

W dalszym ciągu polskie porty wymagają poprawy dostępu od strony morza (pogłębianie i utrzymywanie podejściowych torów wodnych) i lądu (powiązanie z lądową siecią transportową). Podjęte zostaną również działania w zakresie odbudowy możliwości transportowych polskich szlaków wodnych (zwłaszcza Odry oraz dolnej Wisły). Transport rzeczny będzie promowany jako konkurencyjny i niskoemisyjny środek transportu, m.in. w tzw. logistyce miejskiej. Do 2020 wdrożenie nowego systemu planowania rozwoju infrastruktury transportowej – uwzględnienie potrzeb poszczególnych rodzajów transportu (drogowy, kolejowy, wodny śródlądowy, morski, lotniczy) oraz zmieniających się wzorców mobilności społecznej i potrzeb gospodarczych w tym obszarze. Przygotowanie systemu wspierającego transport wodny śródlądowy poprzez inicjatywy dotyczące po-prawy stanu floty (w tym jej unowocześnienia), rozwój kompetencji pracowników oraz stworzenia mechanizmów koordynacji oferty przewozowej (umożliwianie włączenie sektora w transport intermodalny). Działania poprawiające bezpieczeństwo w ruchu drogowym, kolejowym, a także w innych gałęziach transportu, wdrożenie systemów zarządzania ruchem, w tym ITS, ERTMS, systemu żeglugi powietrznej (SESAR), kontynuacja programu wdrażania systemów informacji rzecznej (RIS).

30. Uchwała nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. w sprawie przyjęcia "Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku" (M.P. 2019 poz. 1054)

Największy nacisk w zakresie rozwoju tego rodzaju transportu zostanie położony na modernizację Odrzańskiej Drogi Wodnej. Realizacja tej inwestycji wynika z kilku zasadniczych powodów: Odra ma bezpośrednie połączenie z systemem dróg wodnych Europy; wzdłuż Odry i do Odry ciąży szereg regionów o dużej podaży ładunków; z Odrą związane są regiony Polski mające znaczący udział w wymianie zagranicznej; Odrzańska Droga Wodna może stać się integralną częścią korytarzy sieci bazowej TEN-T; w ujściowym biegu Odrzańskiej Drogi Wodnej położony jest zespół portów morskich Szczecin i Świnoujście, mający podstawowe znaczenie dla gospodarki narodowej. Dla podniesienia znaczenia Odry do rangi ważnej drogi transportowej niezbędna jest poprawa jej warunków żeglugowych. Szczegółowe plany dotyczące modernizacji Odry i ewentualnego połączenia ze szlakami międzynarodowymi zostaną zawarte w programie modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej. Zostanie przygotowany program modernizacji drogi wodnej dolnej Wisły – od Warszawy do Gdańska oraz połączenia Warszawa-Brześć. Droga ta ma szczególne znaczenie dla zwiększenia efektywności połączenia z zapleczem portów morskich w Gdańsku oraz w Gdyni. Na potrzeby podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu żeglugowego, a także podniesienia wydajności wodnego transportu śródlądowego, poprzez szybką wymianę informacji dotyczących dróg wodnych na odcinkach śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, zostanie w pełni wdrożony system informacji rzecznej (River Information Services – RIS).

31. Uchwała w sprawie przyjęcia programu pod nazwą: „Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku” 17 września 2019 r (M.P z 2019 poz.1016)

Wykonanie inwestycji wskazanych w programie jest niezwykle ważne dla dalszego dynamicznego rozwoju portów oraz utrzymania i wzmocnienia ich pozycji wśród portów europejskich. Planowane przedsięwzięcia są niezwykle istotne dla krajowego systemu transportu a także związanych z nimi branż i sektorów oraz całej gospodarki narodowej. W programie zdefiniowano potrzeby dotyczące rozwoju infrastruktury dostępu do portów morskich od strony morza i lądu, w tym rozwój korytarzy transportowych wraz z drogami wodnymi zapewniających lepszą dostępność transportową do portów morskich, a także wskazano działania służące ochronie środowiska i poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu portowego.

32. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 14 kwietnia 2021 r. w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000 (Dz.U z 2021 poz. 935.)

Plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000 został przyjęty rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 14 kwietnia 2021 Jednym z elementów planowania jest transport wodny.

33. Ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne art. 193 ust.4-6 (Dz.U.2020.310 t.j.)

Na podstawie wskazanych w Uchwale priorytetów, a także na podstawie podpisanej przez Prezydenta Konwencji AGN głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym przyjmuje się, że drogi wodne nazwane w tych dokumentach jako E-30, E-40, E-70 są w kraju uznane za tzw. drogi wodne o szczególnym znaczeniu transportowym, które są istotne dla zapewnienia zrównoważonego rozwoju systemu transportowego kraju.

34. Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej art. 42a (Dz.U.2019.1568 t.j.)

Zostanie przygotowany opis planowanych śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym.

35. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych. Dz.U. 2002 Nr 77, poz. 695.

Polskie śródlądowe drogi wodne charakteryzują się niskimi parametrami eksploatacyjnymi. Parametry eksploatacyjne i klasy dróg wodnych w Polsce został określony w Rozporządzeniu Rady Ministrów. Zdecydowaną większość stanowią drogi o znaczeniu regionalnym (klasy: I, II i III), których łączna długość w 2017 r. wynosiła 3440 km. W porównaniu z innymi krajami UE długość ta jest znacząca. Posiadamy w Europie piąte miejsce pod względem długości dróg wodnych. Dłuższą siecią dróg wodnych charakteryzują się jedynie: Niemcy, Finlandia, Francja i Holandia. Łączna długość akwenów transportowych o znaczeniu międzynarodowym (klasy IV i V) wynosiła zaledwie 214 km, tj. 5,9% łącznej długości szlaków żeglownych. Dobre parametry nawigacyjne występują jedynie przy ujściowych odcinkach rzek, tam gdzie panują naturalne dobre parametry i ich utrzymanie

w dobrym stanie nawigacyjnym jest niepotrzebne. Krajowa sieć dróg wodnych nie tworzy jednolitej sieci komunikacyjnej, lecz zbiór krótkich tras żeglugowych posiadających różne warunki nawigacyjne

DOKUMENTY SAMORZĄDOWE (przykłady):

36. Strategia Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2020

Strategia zakłada Integrację różnych rodzajów transportu, przywrócenie funkcjonalności sieci transportowych regionu oraz wzmocnienie roli transportu, kolejowego, lotniczego i wodnego. Wskazuje na słabe wykorzystanie możliwości transportowych rzeki Odry – zdekapitalizowana infrastruktura żeglugowa, wyeksploatowane nabrzeża i urządzenia portowe Odrzańskiej Drogi Wodnej. Wspomina o możliwości wykorzystania Odry oraz cieków i zbiorników wodnych do turystyki kwalifikowanej. Powstająca infrastruktura rzeczna powinna zapewniać ochronę przed ekstremalnymi przepływami wód, rozwijać transport rzeczny, zwiększać udział energii ze źródeł odnawialnych oraz dbać o rozwój turystyki wodnej. Przyszłość i rola Odry wymagają kierunkowych, jednoznacznych decyzji państwa i uzgodnień zarówno z partnerami z Czech i Niemiec, jak również współpracy z innymi nadodrzańskimi województwami, w szczególności w ramach inicjatywy Polska Zachodnia. Wskazuje na wykorzystania rzek poprzez uruchomienie małych elektrowni wodnych. Podkreśla konieczne wsparcie dla projektu budowy kanału Odra – Dunaj w ramach wielofunkcyjnego korytarza wodnego Dunaj – Odra – Łaba.