|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nazwa projektu**  Uchwała Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu rozwoju pod nazwą „Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030”  **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące**  Ministerstwo Infrastruktury  **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu**  Pan Marek Gróbarczyk – Sekretarz Stanu, Ministerstwo Infrastruktury  **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu**  Pan Tomasz Kocoń, naczelnik wydziału w Ministerstwie Infrastruktury email: tomasz.kocon@mi.gov.pl, tel. 22 522 55 57  Pani Anna Kiedrowicz-Thel, starszy specjalista w Ministerstwie Infrastruktury, anna.kiedrowicz-thel@mi.gov.pl, tel. 22 522 57 71 | | | | | | | | | | | | **Data sporządzenia** 25.04.2023 r.  **Źródło:** Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju z perspektywą do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.);  Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.  **Nr w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów:**  ID118 | | | | | | | | |
| **OCENA SKUTKÓW REGULACJI** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Jaki problem jest rozwiązywany?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Polska ma dogodny układ dróg wodnych wpisujący się w główne kierunki przewozów ładunków na osi północ-południe oraz zgodny z kierunkami rozwoju europejskiego systemu transportowego. Pogarszające się warunki eksploatacji szlaków wodnych w Polsce, wynikające ze złego stanu technicznego istniejącej infrastruktury oraz postępujących zmian klimatu (okresy suszy oraz intensywnych opadów), są jedną z podstawowych barier rozwoju żeglugi śródlądowej. Dla rozwoju transportu śródlądowego istotne znaczenie ma – w pierwszej kolejności – osiągnięcie maksymalnego potencjału szlaków wodnych w ramach warunków nawigacyjnych możliwych do utrzymaniu w oparciu o już istniejącą infrastrukturę.  Powyższy problem jest szczególnie istotny na wykorzystywanych transportowo odcinkach dostępowych do portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Porty morskie stanowią jedne z najważniejszych – z punktu widzenia rozwoju gospodarczego Polski – węzłów transportowych, których potencjał zależy od efektywnej integracji z łańcuchem logistycznym. Rozwój portów morskich uzależniony jest między innymi od jakości połączeń z ich zapleczem lądowym. Jednak obecny stan techniczny istniejącej infrastruktury Odrzańskiej Drogi Wodnej i Wisły na odcinku od Torunia do Gdańska nie pozwalają na większe wykorzystanie tej gałęzi transportu w obsłudze zaplecza.  Długość śródlądowych dróg wodnych w Polsce od lat utrzymuje się na podobnym poziomie – w 2021 r. długość sieci dróg wodnych w Polsce wynosiła 3 768 km, według raportu Głównego Urzędu Statystycznego pn. *Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2020 r*., z czego 2 523 km stanowiły uregulowane rzeki żeglowne, 655 km – skanalizowane odcinki rzek, 335 km – kanały, a 255 km – jeziora żeglowne. W 2021 r. długość dróg wodnych eksploatowanych przez żeglugę wynosiła 3 549 km (94,2%). Wymagania stawiane drogom o znaczeniu międzynarodowym (klasy IV i V) w 2021 r. spełniało w Polsce 5,5% długości eksploatowanych dróg wodnych (206 km). Pozostałą sieć dróg wodnych tworzą szlaki o znaczeniu regionalnym (klasy I, II i III), których łączna długość w 2021 r. wyniosła 3562 km  Jakość śródlądowych dróg wodnych (tj. stan techniczny infrastruktury) przekłada się bezpośrednio na możliwości regularnego i efektywnego ekonomicznie transportu wodnego śródlądowego. Niewystarczające zagospodarowanie śródlądowych dróg wodnych w Polsce wpływa na specyfikę funkcjonowania żeglugi śródlądowej. Do najistotniejszych utrudnień żeglugowych należą zbyt małe głębokości tranzytowe uniemożliwiające regularny przewóz towarów, niewłaściwe parametry mostów drogowych i kolejowych, awarie śluz i jazów oraz długotrwałe przerwy nawigacyjne spowodowane zalodzeniem, a następnie wysoką wodą oraz okresami suszy.  Oprócz jakości infrastruktury, istotne znaczenie ma sytuacja rynku żeglugi śródlądowej, związana z koniecznością transformacji istniejącej floty w nowe nisko- i zeroemisyjne, efektywne energetycznie jednostki pływające oraz utrudnionym dostępem do wysokokwalifikowanych pracowników na rynku pracy.  Zwiększenie poziomu konkurencyjności sektora wymaga więc zarówno:   * inwestycji w infrastrukturę dróg wodnych, w szczególności na odcinkach dostępowych do portów morskich, * wsparcia rozwoju rynku żeglugi śródlądowej. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Niezawodność transportu wodnego śródlądowego uzależniona jest od stabilnych warunków nawigacyjnych na drogach wodnych, tj. Dobrych Warunków Nawigacyjnych, zgodnie z rozporządzeniem TEN-T 1315/2013, w szczególności w korytarzach transportowych łączących porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki kraju z zapleczem lądowym.  Dobre Warunki Nawigacyjne można rozumieć przede wszystkim jako stabilne głębokości tranzytowe szlaku żeglugowego oraz dostępności śluz. Dla osiągnięcia większej efektywności znaczenie mają również prześwity pod mostami i inną infrastrukturą krzyżującą się z drogą wodną oraz wymiary i dostępność śluz.  Oprócz Dobrych Warunków Nawigacyjnych na możliwości rozwoju transportu wodnego śródlądowego mają wpływ także inne czynniki związane ze zrównoważoną gospodarką wodną, zagospodarowaniem rzek oraz czynniki zewnętrzne, takie jak:   * polityka transportowa (sfera regulacji i strategii wpływających na warunki rynkowe na poziomie UE, krajowym, regionalnym i lokalnym), * struktura gospodarki i ogólna sytuacja gospodarcza w korytarzach transportowych, inwestycje infrastrukturalne oraz inne czynniki wpływające na popyt na transport, * sytuacja na rynku pracy, * sytuacja ekonomiczna przedsiębiorców (armatorów i operatorów punktów przeładunkowych) działających w żegludze śródlądowej, od których zależy podaż transportu, * dostępność zasobów wodnych, zmiany klimatyczne i czynniki związane z oddziaływaniem na środowisko.   Sektor transportu wodnego śródlądowego nie posiada dedykowanego dokumentu planistycznego – programu wieloletniego czy też programu rozwoju na wzór dokumentów planistycznych dla transportu kolejowego i drogowego. Brak dokumentu wyznaczające cele rozwoju sektora żeglugi śródlądowej wraz ze strategią i uwarunkowania ich realizacji skutkował brakiem spójnych i skoordynowanych działań na poziomie krajowym oraz regionalnym. Rekomendowanym działaniem jest opracowanie programu rozwoju, który zgodnie z art. 15 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. *o zasadach prowadzenia polityki rozwoju* (Dz. U. z 2023 r. poz. 225, z późn. zm.) będzie dokumentem o charakterze operacyjno-wdrożeniowym, ustanowionym w celu realizacji strategii rozwoju. Dokument planistyczny dla sektora żeglugi śródlądowej powinien określać niezbędne inwestycje oraz działania o charakterze programowym i regulacyjnym wspierającym rozwój rynku żeglugi śródlądowej.  Planowanym narzędziem interwencji jest więc opracowanie programu rozwoju, o którym mowa w przepisach ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. *o zasadach prowadzenia polityki rozwoju* stanowiącego plan transportowy dla żeglugi śródlądowej w perspektywie do 2030 r. pn. *Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030* (dalej: KPŻ2030).  Realizacja projektów inwestycyjnych wskazanych w KPŻ2030 – w indykatywnej liście projektów do realizacji – przyczyni się do zwiększenia roli transportu wodnego śródlądowego i umożliwi prawidłowe funkcjonowanie żeglugi śródlądowej poprzez zapewnienie Dobrych Warunków Nawigacyjnych na wykorzystywanych transportowo odcinkach dostępowych do portów morskich zlokalizowanych przy ujściach rzek Odry i Wisły. W konsekwencji wzmocni integracje portów morskich z zapleczem lądowym.  Celem KPŻ2030 jest zwiększenie roli sektora żeglugi śródlądowej w wymiarze krajowym i lokalnym. Realizacja KPŻ2030 zostanie osiągnięta poprzez następujące cele szczegółowe:   * Cel szczegółowy 1 – Zapewnienie Dobrych Warunków Nawigacyjnych, * Cel szczegółowy 2 – Rozwój rynku w sektorze transportu wodnego śródlądowego, * Cel szczegółowy 3 – Rozwój partnerstwa na rzecz zrównoważonego rozwoju dróg wodnych.   Zakres interwencji KPŻ2030 odnosi się do następujących odcinków śródlądowych dróg wodnych:   * E30 – Odrzańska Droga Wodna, odcinek od Gliwic do zespołu portów w Szczecinie i Świnoujściu, * E40 – Wisła na odcinku od Torunia do Gdańska.   Strategia realizacji KPŻ2030 ukierunkowana będzie przede wszystkim na działania o charakterze programowym i regulacyjnym oraz realizację projektów inwestycyjnych na użytkowanych transportowo odcinkach dróg wodnych. Inwestycje wdrażane w ramach KPŻ2030 będą miały na celu poprawę warunków nawigacyjnych, w szczególności na zapleczu portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Natomiast zadania programowe ukierunkowane będą na adaptację niektórych aspektów rynku żeglugowego do wyzwań związanych ze zrównoważonym rozwojem sektora transportu.  Należy podkreślić, że dokument ten umożliwi współfinansowanie ze środków UE rozwoju transportu wodnego śródlądowego w perspektywie 2021–2027.  Nie jest możliwe osiągnięcie celów za pomocą innych środków, ze względu na wynikającą z przepisów prawa obligatoryjność wydania uchwały. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| W Unii Europejskiej (dalej: UE), w 2021 roku, drogami wodnymi przetransportowanych zostało 525 miliony ton ładunków. Największą pracę przewozową w 2021 r.– łącznie blisko 95 mld tonokilometrów odnotowano w Holandii i Niemczech (dla porównania: w Polsce w 2021 roku, praca przewozowa całego sektora transportu wyniosła ok. 493 mln tkm). Kraje korytarza reńskiego (Belgia, Francja, Niemcy, Luksemburg, Holandia i Szwajcaria) wypracowują ok. 84% wyników transportu wodnego śródlądowego w UE. Drugim najważniejszym w Europie szlakiem żeglugowym jest korytarz dunajski. Rumunia jest trzecim krajem w UE pod względem pracy przewozowej wykonanej na drogach wodnych z ok. 12,6% udziałem. Kraje korytarza dunajskiego (Austria, Węgry, Chorwacja, Słowacja, Bułgaria i Rumunia) odpowiadają za ok. 16% wyników sektora w UE.  Liderem w udziale transportu wodnego śródlądowego jest Holandia, gdzie nawet 48,9% towarów przewożonych jest śródlądowymi drogami wodnymi. W Niemczech udział transportu rzecznego wynosi 16%, a w Austrii 5,6%. Znacznie wyższe wyniki niż w naszym kraju osiągane są również w Czechach (4,7%) czy na Węgrzech (6%). Polska z wynikiem 0,2% plasuje się znacznie poniżej europejskiej średniej wynoszącej 8%.  Dla zwiększenia dostępności do żeglugi, koniecznym jest stałe inwestowanie w rozwój dróg wodnych oraz działania związane prowadzeniem racjonalnej gospodarki wodnej uwzględniającej zachodzące zmiany klimatyczne. Liderzy pod tym względem – Holandia i Niemcy przeznaczają znaczne środki na ten cel oraz prowadzą działania wspierające rozwój sektora i jego transformację, dzięki czemu uzyskują efekty w postaci zwiększonego udziału transportu wodnego śródlądowego w przewozach towarowych.  Rozwój śródlądowego transportu wodnego ma swoje odzwierciedlenie w dokumentach strategicznych krajów w Europie i na świecie. Rząd Federalnej Republiki Niemiec opublikował w roku 2019 dokument pn. *Inland Waterway Transport Masterplan* – przedstawiający strategię rozwoju śródlądowego transportu wodnego na terenie Niemiec. Obszary interwencji Masterplanu obejmują infrastrukturę hydrotechniczną i krzyżującą się, poprawę przyjazności dla środowiska  i strukturę floty, cyfryzację, wzmocnienie roli żeglugi śródlądowej w łańcuchu transportu multimodalnego oraz zagwarantowanie wystarczającej liczby wykwalifikowanych pracowników. W ramach Masterplanu do 2030 roku zostanie zainwestowane 24,5 mld euro w infrastrukturę śródlądowych dróg wodnych,  Innym przykładem mogą być Stany Zjednoczone Ameryki, gdzie funkcjonuje procedura zapewniania środków na konserwację i modernizację infrastruktury hydrotechnicznej na śródlądowych drogach wodnych z celowych środków państwowych. Koszty inwestycji w połowie pokrywane są ze środków budżetu państwa, a w drugiej połowie finansowane są funduszu powierniczego – Inland Waterways Trust Fund. Środki zgormadzone na funduszu pochodzą z podatku od paliw wykorzystywanych w śródlądowym transporcie wodnym. W czasie funkcjonowania funduszu w obiekty hydrotechniczne zainwestowano łączną kwotę blisko 6 mld USD.  W 2015 roku Republika Serbii przyjęła Strategię Rozwoju Transportu Wodnego Republiki Serbii na okres od 2015 do 2025 roku wraz z planem działania. Strategia określa listę najważniejszych inwestycji w portach serbskich, wyeliminowanie wszystkich wąskich gardeł w sieci dróg wodnych oraz dalsze doskonalenie inteligentnych systemów transportu wodnego. Łączna wartość projektów priorytetowych, których finansowanie jest obowiązkiem Republiki Serbii, wynosi 336 mln euro. Po dodaniu planowanych inwestycji przyszłych koncesjonariuszy portów do wspomnianej wcześniej wartości inwestycji Republiki Serbii, łączna wartość projektów w dziedzinie transportu wodnego wyniesie 474 mln euro.  Dodatkowo modele biznesowe największych europejskich portów morskich oparte są na zapewnieniu efektywnej integracji z zapleczem lądowym przez wykorzystanie żeglugi śródlądowej. Modelowym przykładem zachodnioeuropejskiego portu morskiego efektywnie wykorzystującego terminale śródlądowe jako „porty pomocnicze”– stanowiące jego lądowe zaplecze – jest Port Rotterdam. 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. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Podmioty, na które oddziałuje projekt** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Grupa | | | Wielkość | | | | | | Źródło danych | | | | | | | Oddziaływanie | | | | |
| przedsiębiorstwa deklarujące  prowadzenie działalności związanej z żeglugą śródlądową (zarejestrowane w rejestrze REGON) | | | 567 | | | | | | *Analiza ekonomiczno-społeczna zmiany sposobu*  *organizacji pracy na statkach żeglugi śródlądowej*, KKLW Wierzbicki i Wspólnicy sp.k. na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury, Warszawa, 2 listopada 2022 r. | | | | | | | poprawa warunków nawigacyjnych na użytkowanych transportowo odcinkach dróg wodnych, w szczególności na zapleczu portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, aktywizacja sektora stoczniowego oraz wzrost konkurencyjności żeglugi śródlądowej w multimodalnym systemie transportowym, konieczność modernizacji floty żeglugi śródlądowej | | | | |
| jednostki samorządu terytorialnego | | | 82 powiaty z 8 województw (zachodniopomorskiego, lubuskiego, wielkopolskiego, opolskiego, dolnośląskiego, śląskiego, pomorskiego i kujawsko-pomorskiego) | | | | | | dane własne | | | | | | | ochrona przed skutkami powodzi, aktywizacja gospodarcza terenów nadrzecznych, rozwój śródlądowych portów w ramach partnerstwa, powstanie nowych miejsc pracy | | | | |
| Bank Gospodarstwa Krajowego (dalej: BGK) | | | 1 | | | | | | dane własne | | | | | | | BGK jest dysponentem środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej – udziela preferencyjnych kredytów oraz dofinansowań dla armatorów na zakup i wyposażenie jednostek, dysponuje również środkami przewidzianymi na realizację planu promocji żeglugi śródlądowej | | | | |
| porty morskie w: Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu | | | 4 | | | | | | dane własne | | | | | | | zwiększenie dostępności transportowej, zmniejszenie kongestii na drogach dojazdowych do portów morskich | | | | |
| pracownicy sektora żeglugi śródlądowej | | | ok. 388 | | | | | | *Analiza ekonomiczno-społeczna zmiany sposobu*  *organizacji pracy na statkach żeglugi śródlądowej*, KKLW Wierzbicki i Wspólnicy sp.k. na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury, Warszawa, 2 listopada 2022 r. | | | | | | | aktywizacja zawodowa – zwiększenie możliwości rozwoju zawodowego, pobudzenie rynku pracy, wzrost bezpieczeństwa prowadzenia żeglugi śródlądowej | | | | |
| Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie (dalej: PGW WP) | | | 1 | | | | | | dane własne | | | | | | | instytucja odpowiedzialna za wykonanie zadań inwestycyjnych na drogach wodnych ujętych w KPŻ2030 | | | | |
| minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej | | | 1 | | | | | | dane własne | | | | | | | realizacja działań sektorowych – programowych i regulacyjnych określonych w KPŻ2030 | | | | |
| dyrektorzy Urzędów Żeglugi Śródlądowej, dyrektorzy Delegatur Urzędów Żeglugi Śródlądowej | | | 3  5 | | | | | | dane własne | | | | | | | realizacja inwestycji określonych w KPŻ2030 – rozwój RIS | | | | |
| stocznie śródlądowe | | | 11 | | | | | | dane własne | | | | | | | aktywizacja branży, zarządzanie wzrostem potrzeb rynku w przypadku modernizacji floty i wzrostu przewozów realizowanych po przebudowie i modernizacji infrastruktury dróg wodnych | | | | |
| minister właściwy do spraw oświaty i wychowania | | | 1 | | | | | | dane własne | | | | | | | realizacja działania określonego w KPŻ2030: *Utworzenie na terenie kraju Branżowych Centrów Umiejętności dla branży transportu wodnego śródlądowego* | | | | |
| zarządcy w transporcie kolejowym | | | 15 podmiotów | | | | | | dane własne, GUS, UTK | | | | | | | mniejsze obciążenie linii kolejowych poprzez przeniesienie części transportu towarów na drogi wodne, zmniejszenie obciążenia przepustowości linii kolejowych w obszarze oddziaływania KPŻ2030, powstanie trójmodalnego systemu transportowego w obszarze oddziaływania KPŻ2030 | | | | |
| centra logistyczne i terminale przeładunkowe obsługujące żeglugę śródlądową | | | 26 | | | | | | dane własne, GUS | | | | | | | wzrost liczby obsługiwanych przeładunków | | | | |
| mieszkańcy gmin położonych w obszarze oddziaływania KPŻ2030 | | | ponad 9 mln | | | | | | GUS | | | | | | | wzrost dostępnych miejsc pracy, wzrost wydatków samorządów na infrastrukturę służącą mieszkańcom, zwiększenie odporności na skutki zjawisk atmosferycznych (powodzie), możliwe zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza i obniżenie poziomu hałasu generowane przez ruch samochodowy, lepsze zrozumienie zmian zachodzących wskutek rozwoju sektora i śródlądowych dróg wodnych, wzrost cen nieruchomości | | | | |
| obywatele | | | ok. 38 mln | | | | | | dane własne, GUS | | | | | | | możliwy wzrost atrakcyjności turystycznej terenów leżących w zakresie oddziaływania KPŻ2030 | | | | |
| 1. **Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Przeprowadzenie konsultacji publicznych *Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030* zaplanowane zostało po uzgodnieniach międzyresortowych oraz na etapie procedury Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko.  Projekt KPŻ2030 na podstawie art. 6 oraz art. 19a ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. *o zasadach prowadzenia polityki rozwoju* został skierowany do konsultacji publicznych 16 grudnia 2021 r., po zakończeniu uzgodnień międzyresortowych. Zgodnie z obowiązującymi przepisami zaproszenie do udziału w konsultacjach zostało upublicznione poprzez:   * zamieszczenie ogłoszeń na tablicach informacyjnych Ministerstwa Infrastruktury w siedzibie urzędu przy ulicy Nowy Świat 6/12 w Warszawie, * zamieszczenie ogłoszeń oraz dokumentów na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury, * udostępnienie do wglądu wersji papierowej w siedzibie urzędu przy ulicy Nowy Świat 6/12 w Warszawie, * na portalach społecznościowych Ministerstwa Infrastruktury oraz PGW WP.   Informacja na temat prowadzonych działań konsultacyjnych była również przekazywana w ramach prowadzonej polityki informacyjnej Ministerstwa, w tym m.in. w ramach działalności Rady Żeglugi Śródlądowej.  Minister Infrastruktury skierował także bezpośrednie zaproszenie do udziału w konsultacjach publicznych KPŻ230 (przesłane pocztą tradycyjną oraz drogą elektroniczną poprzez wiadomość e-mail lub ePUAP) do następujących partnerów gospodarczych i społecznych: Akademia Morska w Szczecinie, Business Centre Club, Federacja Przedsiębiorców Polskich, Forum Związków Zawodowych, Fundacja WWF Polska, Izba Pracodawców Polskich, Izba Przemysłowo-Handlowa Inwestorów w Polsce, Koalicja „Ratujmy Rzeki” (organizacja zrzeszająca najważniejsze organizacje ekologiczne w Polsce, w tym m.in. Fundację Greenmind, Fundację WWF Polska, Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków oraz Stowarzyszenie Ekologiczne EKO-UNIA, w momencie realizacji konsultacji publicznych zrzeszała 51. organizacji, 37. osób indywidualnych, ekspertów, naukowców i aktywistów, 2. partnerów zagranicznych oraz media wspierające), Konfederacja Lewiatan, Kongres Polskiego Biznesu, Krajowa Izba Gospodarcza, Krajowa Rada Spółdzielcza, Naczelna Organizacja Techniczna, NSZZ Solidarność, Ogólnopolska Federacja Przedsiębiorców i Pracodawców Przedsiębiorcy.pl, Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, OT Logisitics S.A., Państwowa Rada Gospodarki Wodnej, Polska Izba Cła Logistyki i Spedycji, Polska Izba Spedycji i Logistyki, Polska Rada Biznesu, Polski Związek Żeglarski, Polskie Towarzystwo Gospodarcze, Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej, Przedsiębiorstwo Żegluga Augustowska Sp. z o.o., Rada Żeglugi Śródlądowej przy ministrze właściwym ds. żeglugi śródlądowej, Stowarzyszenie „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej”, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Stowarzyszenie na Rzecz Gospodarczego Rozwoju Dorzecza Odry „Teraz Odra”, Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, Uniwersytet Morski w Gdyni, Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej im. Bohaterów Westerplatte w Kędzierzynie-Koźlu, Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej im. kmdr. Bolesława Romanowskiego w Nakle nad Notecią, Związek Gmin Wiejskich RP, Związek Miast Polskich, Związek Polskich Armatorów Śródlądowych, Związek Powiatów Polskich i Unii Metropolii Polskich, Związek Przedsiębiorców i Pracodawców, Związek Rzemiosła Polskiego, Związek Województw RP, Żegluga Bydgoska Sp. z o.o., Żegluga Gdańska Sp. z o.o., Żegluga Mazurska Sp. z o.o., Żegluga Ostródzko-Elbląska Sp. z o.o.  Konsultacje trwały 35 dni od dnia ogłoszenia na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury, tj. do 19 stycznia 2022 r.  Zgłaszane uwagi dotyczyły najczęściej zakresu projektu KPŻ2030 i załączników. Nieliczne organizacje odniosły się również do Oceny Skutków Regulacji KPŻ2030, którego zapisy wynikają z treści programu. Do projektu KPŻ2030 łącznie wpłynęły 42 formularze konsultacyjne, na których zgłoszono 327 uwag. W konsultacjach publicznych projektu KPŻ2030 wzięło udział 36 podmiotów instytucjonalnych oraz 6 osób fizycznych.  Najczęściej pojawiające się uwagi można podzielić na zgłoszenia dotyczące:   * zakresu interwencji, * modyfikacji celu głównego oraz/lub celu szczegółowego 3, * uwzględnienia lub modyfikacji definicji przedstawianych pojęć, * kwestii środowiskowych, * kwestii finansowania KPŻ2030.   Ministerstwo Infrastruktury podsumowało proces konsultacji oraz szczegółowo odniosło się do zgłoszonych wniosków w raporcie sporządzonym po konsultacjach, który został opublikowany na stronie internetowej Ministerstwa.  Od 10 lutego 2022 r. trwa strategiczna ocena oddziaływania na środowisko wraz z oceną transgraniczną. Na tym etapie zaplanowano przeprowadzanie konsultacji społecznych na podstawie przepisów 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* (Dz. U. z 2022 r. poz. 1029, z późn. zm.) oraz konsultacji transgranicznych z Republiką Federalną Niemiec. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na sektor finansów publicznych** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (ceny stałe z 2021 r.) | | | | Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł] | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0 | 1 | | 2 | 3 | 4 | | 5 | | 6 | 7 | 8 | | 9 | | 10 | *Łącznie (0-10)* |
| **Dochody ogółem** | | | | **0** | **0** | | **0** | **0** | **0** | | **0** | | **0** | **0** | **0,8** | | **0** | | **0** | **0,8** | |
| budżet państwa | | | |  |  | |  |  |  | |  | |  |  |  | |  | |  |  | |
| JST | | | |  |  | |  |  |  | |  | |  |  |  | |  | |  |  | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) – PGW WP | | | |  |  | |  |  |  | |  | |  |  | 0,8 | |  | |  | 0,8 | |
| **Wydatki ogółem** | | | | **0** | **0** | | **0** | **0** | **31,7** | | **60,0** | | **51,6** | **0** | 15,6 | | **0** | | **0** | **158,9** | |
| budżet państwa | | | |  |  | |  |  |  | |  | | 4 |  |  | |  | |  | 4 | |
| JST | | | |  |  | |  |  |  | |  | |  |  |  | |  | |  |  | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) – Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie | | | |  |  | |  |  | 31,7 | | 60,0 | | 47,6 |  | 15,6 | |  | |  | 154,9 | |
| **Saldo ogółem** | | | | **0** | **0** | | **0** | **0** | **-31,7** | | **-60,0** | | **-51,6** | **0** | **-14,8** | | **0** | | **0** | **158,1** | |
| budżet państwa | | | |  |  | |  |  |  | |  | | -4 |  | 0,8 | |  | |  | -3,2 | |
| JST | | | |  |  | |  |  |  | |  | |  |  |  | |  | |  |  | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) – PGW WP | | | |  |  | |  |  | -31,7 | | -60,0 | | -47,6 |  | -15,6 | |  | |  | -154,9 | |
| Źródła finansowania | | Potencjalne źródła finansowania: środki krajowe: budżet państwa cz. 69, budżet PGW WP (współfinansowanie wkładu, przy założeniu współfinansowania ze środków UE na poziomie 85% dla projektów z listy podstawowej), środki UE: Polityka Spójności 2021–2027.  Przy czym działania w zakresie KPŻ2030 realizowane przez ministra właściwego ds. żeglugi śródlądowej będą finansowane ze środków budżetu państwa w ramach przyznanego corocznie limitu wydatków oraz nie będą generować dodatkowych kosztów dla budżetu państwa. | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | | W perspektywie obowiązywania KPŻ2030 planuje się dokończenie realizacji projektów z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014–2020 (dalej: POIiŚ 2014–2020) oraz realizację projektów w przyszłej perspektywie finansowej Unii Europejskiej na lata 2021–2027.  Finansowanie dla projektów realizowanych w ramach POIiŚ 2014–2020 utrzymane jest na obecnym poziomie i nie przewiduje się zwiększenia środków na ich realizację. W ramach POIiŚ 2014–2020 prowadzone są prace przygotowawcze dla inwestycji, które będą kontynuowane w ramach KPŻ2030. Dotychczas, z powyższych środków, sfinansowano inwestycję pod nazwą *Budowa jazu klapowego na stopniu wodnym Ujście Nysy w km 180,50 rzeki Odry wraz z infrastrukturą towarzyszącą - prace przygotowawcze*, której łączną wartość szacuje się na 4 178 253,20 zł (w tym wysokość środków kwalifikowanych współfinansowanych z budżetu UE – 2 381 202,72 zł). Od początku realizacji projektu do końca grudnia 2022 r. wydatkowano 4 077 187,73. Kwota ta nie została uwzględniona w OSR ze względu na fakt, że nie powoduje powstania dodatkowych kosztów realizacji.  W KPŻ2030 wskazano 11 inwestycji niezbędnych do realizacji celu nadrzędnego. Jednak mając na uwadze fakt, że 5 z nich (w momencie przygotowywania projektu uchwały) nie mają wskazanego źródła finansowania, **dokonano kategoryzacji inwestycji na projekty priorytetowe i uzupełniające.**  Dla 6 inwestycji priorytetowych wskazano źródło finansowania. Działania te będą finansowane z Polityki Spójności UE oraz ze środków własnych inwestora lub budżetu państwa. Projekty uzupełniające, jak wskazano wyżej, aktualnie nie mają określonego źródła finansowania. Podstawą do podziału listy projektów jest przedstawiony, przydział alokacji z Programu Fundusze Europejskie na Klimat, Infrastrukturę i Środowisko 2021–2027 na transport wodny śródlądowej w ramach Celu Polityki 3.  Szacowany podział finansowania inwestycji z listy inwestycji priorytetowych wygląda więc następująco:   |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | | Lp. | Inwestycja | Wartość dofinansowania  (zł brutto) | | Beneficjent | | środki krajowe | środki unijne | | (15%) | (85%) | | 1 | Modernizacja śluzy oraz sterowni na stopniu wodnym Opole wraz z przebudową awanportów | 30 000 000 | 170 000 000 | PGW WP | | 2 | Budowa jazu klapowego na stopniu wodnym Ujście Nysy w km 180,50 rzeki Odry wraz z infrastrukturą towarzyszącą | 31 650 000 | 179 350 000 | PGW WP | | 3 | Modernizacja śluzy oraz sterowni na stopniu wodnym Ujście Nysy wraz z przebudową awanportów oraz obiektów towarzyszących | 30 000 000 | 170 000 000 | PGW WP | | 4 | Modernizacja zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej Etap II (odcinek 6a, 6b, 6c) | 47 558 250 | 269 496 750 | PGW WP | | 5 | Modernizacja Kanału Gliwickiego – szlaku żeglownego i jego ubezpieczeń brzegowych- etap I (sekcja V i VI) | 15 600 000 | 88 400 000 | PGW WP | | 6 | Kompleksowe wdrożenie RIS Odrzańskiej Drogi Wodnej | 3 975 000 | 22 525 000 | UŻŚ w Szczecinie | |  | Łącznie: | 154 808 250 | 877 246 750 | – |   Głównym źródłem finansowania dla projektów z listy priorytetowej będzie Polityka Spójności UE. Tym samym dla podstaw obliczenia dodatkowych kosztów realizacji inwestycji założono dofinansowanie ze środków UE na poziomie 85%. Koszt realizacji powyższych projektów inwestycyjnych został przedstawiony jako konieczność poniesienia wkładów własnych przez beneficjentów dla inwestycji priorytetowych:   * od nr 1 do 5 – PGW WP (środki własne)[[1]](#footnote-2), * nr 6 – Dyrektor UŻŚ w Szczecinie (budżet państwa)[[2]](#footnote-3).   Ze względu wysokość alokacji przyznanej ze środków unijnych dla transportu wodnego śródlądowego konieczne było fazowanie projektu pn*. Modernizacja zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej – Etap II* na odcinki (6a, 6b, 6c i 7). W ramach przyznanych środków zrealizowane zostaną odcinki 6a, 6b, i 6c, których łączna wartość wynosi 317 mln zł. Odcinek 7 zostanie zrealizowany w ramach dostępnych krajowych środków publicznych oraz innych instrumentów finansowych czy formy finansowania oferowanych przez banki krajowe i zagraniczne.  Podział na lata został oszacowany na podstawie okresów realizacji inwestycji wskazanych w KPŻ2030.  Należy podkreślić, że PGW WP działa w oparciu o roczne plany finansowe. W związku  z powyższym przewiduje się, że dla inwestycji priorytetowych może zaistnieć konieczność sfinansowania wkładu własnego w wysokości 15% wysokości inwestycji. Jeśli inwestor nie będzie w stanie zapewnić pełnej wysokości finansowania wkładu własnego, zakłada się finansowanie powyższego wkładu z dotacji celowej z części 69 budżetu państwa w latach 2026–2030 (bez generowania dodatkowych obciążeń dla budżetu państwa) lub innego źródła (np. zwrotne środki zagraniczne).  Inwestycje z listy uzupełniającej[[3]](#footnote-4) nie zostały ujęte w tabeli w pkt 6 *Wpływ na sektor finansów publicznych* ze względu na fakt, że na obecnym etapie procedury legislacyjnej projektu uchwały nie posiadają dedykowanych źródeł finansowania. Lista projektów uzupełniających wraz z szacowanym kosztem przedstawia się następująco:   |  |  |  | | --- | --- | --- | | **Lp.** | **Nazwa** | **Wartość (zł brutto)** | | | 1 | Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 933–847 | 145 000 000 | | 2 | Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 847–772 | 207 500 000 | | 3 | Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 772–718 | 207 500 000 | | 4 | Pilotażowe wdrożenie RIS Dolnej Wisły | 54 000 000 | | 5 | Dokumentacja projektowa dla inwestycji pn. *Budowa nabrzeża przeładunkowego na Wiśle w Solcu Kujawskim* | 13 530 000 | | **Łącznie (zł)** | | **627 530 000** |   Wszystkie inwestycje wskazane na indykatywnej liście projektów KPŻ2030, będące w zakresie właściwości administracji drogi wodnej, zostaną uwzględnione w planach inwestycyjnych PGW WP, o którym w art. 240 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – *Prawo wodne* (Dz. U. z 2022 r. poz. 2625, z późn. zm.). Plany te podlegają uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej.  Dodatkowo zakłada się, że utrzymanie infrastruktury transportowej śródlądowych dróg wodnych będzie finansowane również ze środków własnych Wód Polskich w ramach Programów utrzymania, o których mowa w art. 240 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – *Prawo wodne*, uzgadnianych również z ministrem ds. żeglugi śródlądowej.  Obecnie trwają prace przygotowawcze obejmujące zaprojektowanie montażu finansowego pozwalającego na realizację zadania polegającego na przygotowaniu dokumentacji projektowej dla inwestycji pn. Budowa nabrzeża przeładunkowego na Wiśle w Solcu Kujawskim.  Działania o charakterze sektorowym - programowe i regulacyjne (w tym działania o charakterze informacyjno-promocyjno-edukacyjnych, działań wspierających armatorów śródlądowych w obszarze m.in. modernizacji i rozwoju floty statków, rozwoju innowacyjności w transporcie wodnym śródlądowym), realizowane przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej będą finansowane ze środków budżetu państwa, w ramach przyznanego corocznie limitu wydatków oraz ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej – również w ramach corocznych planów finansowych Funduszu.  Należy podkreślić, że realizacja działań programowych i regulacyjnych KPŻ2030 nie będzie generować dodatkowych kosztów finansowych, stanowiących dodatkowe obciążenie budżetu państwa. W ramach przyznanego corocznie limitu należy przewidzieć w roku 2031 poniesienie kosztów związanych z wykonaniem raportu ewaluacyjnego w wysokości 0,25 mln zł.  Dodatkowo wzrost transportowego i turystycznego wykorzystania dróg wodnych może przełożyć się na wzrost przychodów z tytułu użytkowania szlaków żeglugowych oraz urządzeń hydrotechnicznych (śluzy i pochylnie). Bazując na dostępnych prognozach pracy przewozowej oraz liczby śluzowań – wykonanych na podstawie modelu ruchu dokonano szacunkowego wzrostu przychodów z tytułu korzystania dróg wodnych wedle poniższego wzoru:   1. Korzystanie z dróg wodnych – przyjęta stawka za 1 t-km: 0,001 zł (zgodnie  z obowiązującymi stawkami opłat) pomnożona przez prognozowaną pracę przewozową: 1 257 393 624 t-km = ok. 1,25 mln zł. 2. Korzystnie z urządzeń hydrotechnicznych (śluzy i pochylnie) – przyjęta stawka 15,81 zł pomnożona przez prognozowaną liczbę śluzowań w 2030 r.: 40 276 = ok. 0,64 mln zł.   Łączna kwota to ok. 1,89 mln zł.  Zgodnie z planem finansowym PGW Wody Polskie PF-OSPR na rok 2023 przychody z tytułu „należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz urządzeń wodnych stanowiących własność Skarbu Państwa, usytuowanych na śródlądowych wodach powierzchniowych” wynoszą 1,09 mln zł. Tym samym obliczony dodatkowy przychód dla PGW WP, liczony jako różnica między obecnym poziomem przychodów, a planowanym to 0,82 mln zł. | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Skutki | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Czas w latach od wejścia w życie zmian | | | | | | 0 | | 1 | | 2 | | | 3 | | 5 | | | 10 | | *Łącznie (0-10)* |
| W ujęciu pieniężnym  (w mln zł,  ceny stałe z …… r.) | duże przedsiębiorstwa | | | | | - | | - | | - | | | - | | - | | | - | | - |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | | | | | - | | - | | - | | | - | | - | | | - | | - |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | | | | | - | | - | | - | | | - | | - | | | - | | - |
| W ujęciu niepieniężnym | duże przedsiębiorstwa | | | | | Na etapie realizacji KPŻ2030 środki finansowe przeznaczone na realizację prac inwestycyjnych będą wsparciem dla polskich (bądź zagranicznych) firm wykonujących prace budowlane w branży hydrotechnicznej. | | | | | | | | | | | | | | |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | | | | | Przewiduje się stworzenie odpowiednich warunków nawigacyjnych umożliwiających rozwój oraz powstawanie nowych przedsiębiorstw transportowych, stoczni oraz portów rzecznych i powiązanych gałęzi gospodarki. Popyt wygenerowany na usługi związane m.in. z turystyką może przełożyć się na zwiększenie liczby firm zajmujących się obsługą rynku turystycznego. | | | | | | | | | | | | | | |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | | | | | Zabezpieczenie przed powodzią, rozwój turystyki terenów nadrzecznych, rozwój portów śródlądowych i nabrzeży przeładunkowych. | | | | | | | | | | | | | | |
| Niemierzalne | rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | | | | | W wyniku realizacji KPŻ2030 możliwy jest spadek bezrobocia poprzez stworzenie nowej infrastruktury, która może przyciągnąć inwestorów z branż, dla których efektywny transport jest kluczowy, w tym np. przemysł czy branża budowlana. Pracownicy będą potrzebni także do obsługi nowo utworzonej infrastruktury wodnej. Projekt nie ma wpływu na osoby starsze oraz osoby z niepełnosprawnościami. | | | | | | | | | | | | | | |
| rynek nieruchomości | | | | | Realizacja KPŻ2030 może pośrednio ­– poprzez wpływ na rozwój społeczno-gospodarczy – przyczynić się do wzrostu cen na rynku nieruchomości. | | | | | | | | | | | | | | |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| nie dotyczy | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności). | | | | | | | | | tak  nie  nie dotyczy | | | | | | | | | | | |
| zmniejszenie liczby dokumentów  zmniejszenie liczby procedur  skrócenie czasu na załatwienie sprawy  inne: | | | | | | | | | zwiększenie liczby dokumentów  zwiększenie liczby procedur  wydłużenie czasu na załatwienie sprawy  inne: | | | | | | | | | | | |
| Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji. | | | | | | | | | tak  nie  nie dotyczy | | | | | | | | | | | |
| Komentarz:  W ramach realizacji celów szczegółowych KPŻ2030 planowane są działanie ułatwiające obsługę podmiotów działających w sektorze żeglugi śródlądowej poprzez digitalizację procesów administracyjnych urzędów żeglugi śródlądowej oraz wprowadzeni cyfrowego poboru opłat przez administrację drogi wodnej. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na rynek pracy** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| KPŻ2030 będzie stwarzał warunki niezbędne dla rozwoju floty statków śródlądowych oraz zatrzyma negatywny trend spadku transportowanych ładunków. Takie uwarunkowania pozwolą na zachowanie istniejących miejsc pracy oraz aktywizację gałęzi śródlądowego transportu wodnego w sieci transportowej kraju. W ramach KPŻ2030 wskazano również działania mające na celu promocję edukacji i zawodów sektora żeglugi śródlądowej, które potencjalnie mogą mieć pozytywny wpływ na rynek pracy.  Realizacja KPŻ2030 będzie miała pozytywny wpływa na rozwój gospodarki. Realizowane prace inwestycyjne będą wsparciem dla polskich firm, wykonujących operaty i prace dokumentacyjne, a także prace budowlane (jako potencjalni podwykonawcy Generalnego Wykonawcy). Przewiduje się, że intensyfikacja działań w branży hydrotechnicznej spowoduje zwiększenie zatrudnienia w branży hydrotechnicznej.  KPŻ2030 będzie stanowił również impuls do aktywizacji potencjału polskich uczelni i instytutów badawczych.  Po zakończeniu projektu przewiduje się wzrost znaczenia turystycznego regionu i rozwój miejsc pracy związanych z hotelarstwem i gastronomią. Dodatkowo wsparcie dla modernizacji floty statków żeglugi śródlądowej przyczyni się do aktywizacji stoczni rzecznych i pobudzenia zatrudnienia w tym segmencie rynku żeglugowego. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na pozostałe obszary** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| środowisko naturalne  sytuacja i rozwój regionalny  inne: | | | | | demografia  mienie państwowe | | | | | | | | | informatyzacja  zdrowie | | | | | | |
| Omówienie wpływu | | KPŻ2030 przyniesie korzyści na różnych płaszczyznach funkcjonowania Państwa i jego obywateli. W aspektach gospodarczych przyczyni się m.in. do utrzymania ciągłości i poprawy warunków żeglugi na użytkowanych transportowo odcinkach dróg wodnych wskazanych w zakresie KPŻ2030 – ma ona szanse spowodować wzrost aktywności mieszkańców tych obszarów, przekładając się na stworzenie nowych miejsc pracy, poprawienia warunków eksploatacji stoczni i nabrzeży przeładunkowych dla ich właścicieli i użytkowników oraz zwiększy możliwości transportowe i przyśpieszy rozwój gospodarczy na terenach przyległych. W aspektach społecznych przyczyni się do podniesienia poziomu ochrony przed powodzią, usprawnia rekreacyjnego wykorzystania rzek oraz do rozwoju aktywności związanej z wykorzystaniem walorów śródlądowych dróg wodnych objętych zakresem Programu. W aspekcie ekonomicznym pozwoli na uniknięcie materialnych i niematerialnych strat powodziowych poprzez modernizację obwałowań i urządzeń hydrotechnicznych na śródlądowych drogach wodnych wskazanych w KPŻ2030. Dokument będzie miał też wpływ na redukcję kosztów transportu przez niższe koszty transportu przy wykorzystaniu drogi wodnej. Planowane w ramach KPŻ2030 zadania wpłyną na realizację działań prośrodowiskowych poprzez modernizację budowli hydrotechnicznych. | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Projektowana uchwała wejdzie w życie z dniem następującym po dniu podjęcia. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ocena realizacji KPŻ2030 odbędzie się na podstawie wskaźnika rezultatu wyrażonego w mln ton przetransportowanych ładunków po śródlądowych drogach wodnych użytkowanych transportowo oraz na podstawie wskaźników produktów: liczby kilometrów dróg wodnych użytkowanych transportowo, z odbudowaną zabudową regulacyjną lub wykonanymi pracami modernizacyjnymi oraz liczby zmodernizowanych obiektów hydrotechnicznych na drogach wodnych użytkowanych transportowo na koniec okresu obowiązywania KPŻ2030, a także liczby kilometrów objętych Systemem Usług Informacji Rzecznej.  Przewiduje się także coroczny raport z zakresu realizacji, sporządzony przez instytucję odpowiedzialną za realizację zadań inwestycyjnych ujętych w KPŻ2030, tj. PGW WP, uzupełniony o raport ministra właściwego ds. żeglugi śródlądowej w zakresie realizacji poszczególnych celów KPŻ2030.  Po zakończeniu obowiązywania KPŻ2030 planowany jest szczegółowy raport ewaluacyjny w celu oceny spełnienia wskazanego celu głównego i celów szczegółowych. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

# 

1. Inwestycje z nr od 1 do 5 indykatywnej listy projektów stanowiącej załącznik nr 1 do KPŻ2030. [↑](#footnote-ref-2)
2. Inwestycja nr 9 indykatywnej listy projektów stanowiącej załącznik nr 1 do KPŻ2030. [↑](#footnote-ref-3)
3. Tj. pozycje nr 6–8 oraz 10 i 11 indykatywnej listy projektów stanowiącej załącznik nr 1 do KPŻ2030. [↑](#footnote-ref-4)