

Tabela uwag do projektu uchwały Rady Ministrów
w sprawie ustanowienia programu rozwoju o nazwie Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030
09.01.2023 r.

		Uwagi do dokumentu w wersji z 15 lipca 2021 r.		Uwagi do dokumentu w wersji z 12 października 2021 r.		Uwagi do dokumentu w wersji z 22 listopada 2022 r.	
Zgłaszający uwagę	Fragment, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi, proponowany zapis oraz uzasadnienie	Stanowisko Ministra Infrastruktury	Treść uwagi, proponowany zapis oraz uzasadnienie	Stanowisko Ministra Infrastruktury	Treść uwagi, proponowany zapis oraz uzasadnienie	Stanowisko Ministra Infrastruktury
Minister Edukacji i Nauki	KPŻ2030, str. 2 Spis treści	4.2.3. Cel Szczegółowy 3 – Rozwój partnerstwa na rzecz zrównoważonego rozwoju dróg wodnych - należy poprawić błąd pisarski: nr strony „41” należy umieścić na końcu linijki.	Uwaga uwzględniona.	W spisie treści, w którym został wymieniony „4.2.3. Cel Szczegółowy 3 – Rozwój partnerstwa na rzecz zrównoważonego rozwoju dróg wodnych” należy poprawić błąd pisarski poprzez umieszczenie nr strony „42” na końcu linijki. Uzasadnienie: Przedmiotowa uwaga została zgłoszona przez MEiN i uwzględniona przez MI, jednakże błąd nie został nadal poprawiony.	Uwaga uwzględniona.	–	–
Minister Edukacji i Nauki	KPŻ2030, str. 2 Spis treści	w spisie treści należy uzupełnić brakujące podrozdziały: 4.2.3.1. Programowanie rozwoju śródlądowych dróg wodnych – rozwój społeczno-gospodarczy – str. 41, 4.2.3.2 Rozwój strategicznych i sektorowych partnerstw – str. 43 4.2.3.3 Działania promocyjne, edukacyjne i informacyjne – str. 44	Uwaga uwzględniona.	–	–	–	–
Minister Edukacji i Nauki	KPŻ2030, str. 44 rozdział: 4.2.3. Cel Szczegółowy 3 – Rozwój partnerstwa na rzecz zrównoważonego rozwoju dróg wodnych	należy poprawić błędnie zastosowaną numerację podrozdziałów: <ul style="list-style-type: none">4.3.2.11 Programowanie rozwoju śródlądowych dróg wodnych – rozwój społeczno-gospodarczy - powinno być: 4.2.3.1. Programowanie rozwoju śródlądowych dróg wodnych – rozwój społeczno-gospodarczy;4.3.2.12 Rozwój strategicznych i sektorowych partnerstw - powinno być: 4.2.3.2 Rozwój strategicznych i sektorowych partnerstw4.3.2.13 Działania promocyjne, edukacyjne i informacyjne - powinno być: 4.2.3.3 Działania promocyjne, edukacyjne i informacyjne.	Uwaga uwzględniona.	–	–	–	–
Minister Edukacji i Nauki	KPŻ2030, str. 44, odnośnik 28 na dole strony	w zdaniu: „European Comission, Central Comission of the navigation of the Rhine” należy poprawić literówki w wyrazach „Comission” na: „Commission”	Uwaga uwzględniona.	–	–	–	–
Minister Edukacji i Nauki	KPŻ2030, str. 44, podrozdział: „Działania promocyjne, edukacyjne i informacyjne”	Ze względu na poszerzenie treści związanych z edukacją kadr dla potrzeb sektora żeglugi śródlądowej, proponuje się podkreślenie istoty edukacji, zaś w dalszej kolejności informacji i promocji, i co za tym idzie, zmianę nazwy tego podrozdziału na: „ Działania edukacyjne, informacyjne i promocyjne ”. Zmianę tę należy uwzględnić również w spisie treści.	Uwaga uwzględniona.	–	–	–	–
Minister Edukacji i Nauki (uwaga nr 1)	KPŻ2030, str. 44, podrozdział: „Działania edukacyjne, informacyjne i promocyjne” (nazwa zgodnie z uwagą nr 1 (poz. 6), akapit 2 rozpoczynający	W celu uszczegółowienia zapisu, po wyrazach: „w tym zadania edukacyjno-informacyjne” proponuje się dodać przecinek i wyrazy: „realizowane m.in. w ramach doradztwa zawodowego,”.	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z art. 46 ust 2 ustawy z dnia 31 lipca 2019 r. o <i>wspierciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym</i> (Dz.U. z 2019 r. poz. 1901) plan promocji zawiera wykaz działań polegających na opracowywaniu	–	–	–	–

	się od zdania: „W planie promocji przewidziane są również działania ukierunkowane na współpracę ze szkołami podstawowymi, (...)”		dokumentów, analiz i ekspertyz z zakresu sektora transportu wodnego śródlądowego; oraz informacyjnych, promocyjnych i edukacyjnych polegających na organizowaniu konferencji, spotkań i warsztatów o tematyce żeglugi śródlądowej; przygotowaniu i przeprowadzeniu kampanii medialnych na cele określone w ust. 1 art. 46 oraz na przygotowaniu i produkcji materiałów dydaktycznych o tematyce żeglugi śródlądowej. Plan promocji żeglugi śródlądowej opracowywany jest – zgodnie z art. 46 ust 1 przedmiotowej ustawy - przez Radę Żeglugi Śródlądowej do dnia 31 marca roku poprzedzającego rok, w którym ten plan ma być realizowany. KPŻ2030 nie powinien nakładać na Radę Żeglugi Śródlądowej obowiązku przyjęcia konkretnych działań, jakie powinny znaleźć się w planie promocji żeglugi śródlądowej, może jedynie wskazywać ogólne kierunki promocji. Niemniej jednak, możliwe jest zgłoszenie propozycji do Rady Żeglugi Śródlądowej powyższych działań do propozycji zadań możliwych do realizacji w ramach planu promocji, w celu uwzględnienia konkretnych działań do sfinansowania z planu promocji dot. proponowanego obszaru.				
Minister Edukacji i Nauki	KPŻ2030, str. 44, podrozdział: „Działania edukacyjne, informacyjne i promocyjne” (nazwa zgodnie z uwagą nr 1, poz. 6), akapit 3, zdanie pierwsze: „Obecnie przyszli pracownicy sektora żeglugi śródlądowej kształcą się głównie w technikach żeglugi śródlądowej we Wrocławiu, Kędzierzynie-Koźlu i Nakle nad Notecią.”	W celu podkreślenia istoty zadania związanego z edukacją kadr dla potrzeb sektora żeglugi śródlądowej, proponuje się rozbudowanie tego akapitu poprzez zastąpienie pierwszego zdania zgodnie z poniższą treścią: „Obecnie, w ramach systemu oświaty, przyszli pracownicy sektora żeglugi śródlądowej mogą uczyć się w szkołach ponadpodstawowych prowadzących kształcenie zawodowe w branży transportu wodnego (określonej w klasyfikacji zawodów szkolnictwa branżowego). Do zawodów tej branży związanych z sektorem żeglugi śródlądowej, dla których ministrem właściwym jest minister do spraw żeglugi śródlądowej, należą: monter budownictwa wodnego, monter jachtów i łodzi, monter kadłubów jednostek pływających (nauczane w branżowej szkole I stopnia), technik budownictwa wodnego, technik budowy jednostek pływających (nauczane w branżowej szkole II stopnia i technikum) oraz technik żeglugi śródlądowej (nauczany wyłącznie w technikum). W roku szkolnym 2020/2021 w zawodach związanych z sektorem żeglugi śródlądowej kształcenie było prowadzone w następujących szkołach: <ul style="list-style-type: none">• w zawodzie monter jachtów i łodzi (3	Uwaga uwzględniona. Mając na uwadze układ KPŻ2030 i charakter uwagi – opisujących stan obecny, proponowana treść została uwzględniona w rozdziale 3. Diagnoza społeczno-gospodarcza, w podrozdziale: 3.1.1. Funkcjonowanie rynku żeglugowego na drogach wodnych, w części pn. Edukacja branżowa.	W pierwszym akapicie, po zdaniu: „W roku szkolnym 2020/2021 w zawodach związanych z sektorem żeglugi śródlądowej kształcenie prowadzone było w następujących szkołach:”, w przedostatnim punkcie sformułowanie: „w zawodzie Technik Żeglugi Śródlądowej”, należy zastąpić sformułowaniem: „w zawodzie technik żeglugi śródlądowej”. Uzasadnienie: W nazwie zawodu należy zastąpić wielkie litery małymi literami w celu ujednolicenia pisowni nazw zawodów szkolnictwa branżowego w projekcie KPŻ 2030.	Uwaga uwzględniona.	–	–

		<p>szkoły): Branżowa Szkoła I Stopnia w Nowym Dworze Gdańskim, Branżowa Szkoła I Stopnia nr 2 w Węgorzewie, Branżowa Szkoła I Stopnia w Goleniowie;</p> <ul style="list-style-type: none"> • w zawodzie monter kadłubów jednostek pływających (5 szkół): Branżowa Szkoła I Stopnia nr 2 oraz nr 1 w Gdańsku, Branżowa Szkoła I Stopnia nr 3 w Gdyni, Branżowa Szkoła I Stopnia nr 3 w Płocku, Branżowa Szkoła I Stopnia w Kłaninie; • w zawodzie technik budownictwa wodnego (2 szkoły): Technikum nr 1 w Zielonej Górze, Technikum Kształtowania Środowiska w Szczecinie; • w zawodzie technik budowy jednostek pływających (4 szkoły): Technikum Budowy Okrętów w Gdyni, Technikum nr 18 w Zespole Szkół Okrętowych i Technicznych „Conradinum” w Gdańsku, Technikum nr 2 w Ostródzie, Technikum Morskie i Politechniczne w Szczecinie; • w zawodzie Technik Żeglugi Śródlądowej (6 szkół): Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, Technikum w Zespole Szkół Żeglugi Śródlądowej w Nakle nad Notecią, Technikum nr 2 w Kędzierzynie Koźlu, Technikum nr 16 w Zespole Szkół Morskich w Gdańsku, Technikum nr 2 w Ostródzie, Technikum Morskie i Politechniczne w Szczecinie; <p>w zawodzie monter budownictwa wodnego obecnie nie jest prowadzone kształcenie.”</p>					
Minister Edukacji i Nauki	KPŻ2030, 3.1.1. Funkcjonowanie rynku żeglugowego	–	–	<p>W rozdziale 3 proponuje się wyodrębnienie części pn. „Edukacja branżowa” jako osobnego podrozdziału o numerze 3.1.3. i nadanie mu nazwy „Kształcenie zawodowe w sektorze żeglugi śródlądowej”</p> <p>Uzasadnienie: Tytuł i treść części pn. „Edukacja branżowa” opisującej stan obecny kształcenia zawodowego w branży związanej z żeglugą śródlądową, który stanowi część podrozdziału 3.1.1. „Funkcjonowanie rynku żeglugowego na drogach wodnych”, nie wiąże się tematycznie z tym podrozdziałem, dlatego proponuje się wyodrębnienie go jako nowy podrozdział o numerze 3.1.3.</p> <p>Proponuje się nadanie podrozdziałowi 3.1.3. nazwy „Kształcenie zawodowe w sektorze żeglugi śródlądowej” z uwagi na to, iż treść tej części odnosi się wyłącznie do systemu oświaty, w którym - zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe (Dz. U. z 2021 r. poz. 1082) – w odniesieniu do szkół takich jak: branżowa szkoła I stopnia, technikum, branżowa szkoła II stopnia i szkoła policealna, stosuje się określenie „szkoły prowadzące kształcenie zawodowe”. Ponadto w przepisach oświatowych, w odniesieniu do tych typów szkół, stosuje się także określenie „szkolnictwo branżowe” (np. klasyfikacja zawodów szkolnictwa branżowego). Natomiast w prawie oświatowym nie jest stosowane określenie „Edukacja branżowa”.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Zmieniono nazwę części „Edukacja branżowa” na „Kształcenie zawodowe w sektorze żeglugi śródlądowej”.</p> <p>Natomiast nie wyodrębniono przedmiotowej części jako osobnego podrozdziału. Nazwa rozdziału została zmieniona na „Funkcjonowanie rynku żeglugowego” – częścią danego sektora (rynku) jest również kadra oraz kwestie związane z jej kształceniem, w tym kształcenie zawodowe w obszarze żeglugi śródlądowej.</p>	–	–

Minister Edukacji i Nauki	KPŻ2030, str. 20, rozdział 3. Diagnoza społeczno-gospodarcza, 3.1.3. Kształcenie zawodowe w sektorze żeglugi śródlądowej (numer i nazwa nowego podrozdziału 3.1.3. zgodnie z uwagą nr 7a).	–	–	Przed akapitem zaczynającym się od wyrazów: „Kierując się potrzebą dostosowania kształcenia zawodowego do oczekiwań sektora żeglugi śródlądowej (...)”, proponuje się dodanie fragmentu o następującej treści: „Dodatkowo, w ramach ustawicznego kształcenia zawodowego osób dorosłych, możliwe jest uzyskanie umiejętności zawodowych na kwalifikacyjnych kursach zawodowych lub kursach umiejętności zawodowych w zawodach związanych z sektorem żeglugi śródlądowej. Kursy takie mogą być prowadzone przez uprawnione podmioty, m. in. na terenach, gdzie występuje zapotrzebowanie na zawody związane z sektorem żeglugi śródlądowej.” Uzasadnienie: Informacja o możliwości uzyskania umiejętności zawodowych w ramach kształcenia ustawicznego osób dorosłych w zawodach związanych z sektorem żeglugi śródlądowej stanowi istotne uzupełnienie części dotyczącej kształcenia zawodowego w tym sektorze.	Uwaga uwzględniona.	–	–
Minister Edukacji i Nauki (uwaga 4)	KPŻ2030, str. 44, podrozdział: „Działania edukacyjne, informacyjne i promocyjne” (nazwa zgodnie z uwagą nr 1, poz. 6), akapit 3, drugie zdanie: „Duży odsetek1absolwe ntów tych szkół znajduje zatrudnienie w państwach Unii Europejskiej ”	Proponuje się usunięcie drugiego zdania: „Duży odsetek absolwentów tych szkół znajduje zatrudnienie w państwach Unii Europejskiej” jako nie wnoszącego istotnej treści do tego rozdziału oraz nadanie następującego brzmienia niniejszemu akapitowi: „Zadania zawarte w planie promocji skierowane będą również do uczniów techników i branżowych szkół I stopnia prowadzących kształcenie w zawodach związanych z sektorem żeglugi śródlądowej i będą miały na celu podnoszenie prestiżu tych zawodów w Polsce. Oczekiwanym rezultatem tego typu działań jest popularyzacja edukacji w szkołach ponadpodstawowych prowadzących kształcenie w zawodach związanych z sektorem żeglugi śródlądowej, kształcenie coraz szerszego grona wysoko wykwalifikowanej kadry i rozwój kapitału ludzkiego w omawianym sektorze.”	Uwaga uwzględniona.	–	–	Treść uwagi/wniosku: W drugim akapicie, w zdaniu 3: <i>„Działania skupione na uczniach techników oraz branżowych szkół I stopnia prowadzących kształcenie w zawodach związanych z sektorem żeglugi śródlądowej będą miały na celu podnoszenie prestiżu tych zawodów w Polsce.”</i> , pominięte zostały szkoły branżowe II stopnia, które należy w tym zdaniu dopisać Propozycja zmian: <i>„Działania skupione na uczniach techników, branżowych szkół I stopnia oraz branżowych szkół II stopnia prowadzących kształcenie w zawodach związanych z sektorem żeglugi śródlądowej będą miały na celu podnoszenie prestiżu tych zawodów w Polsce.”</i> Uzasadnienie: Kształcenie zawodowe w sektorze żeglugi śródlądowej odbywa się branżowej szkole I stopnia, branżowej szkole II stopnia oraz w technikum. Informacje te znajdują się w KPŻ2030 na str. 21 w części pn. Kształcenie zawodowe w sektorze żeglugi śródlądowej.	Uwaga uwzględniona.
Minister Edukacji i Nauki	KPŻ2030, str. 44, podrozdział: „Działania edukacyjne, informacyjne i promocyjne” (nazwa zgodnie z uwagą nr 1, poz. 6), po akapicie trzecim kończącym się wyrazami: „i rozwój kapitału ludzkiego w omawianym sektorze.” (brzmienie zaproponowane w uwadze nr 4, poz. 8)	Po akapicie trzecim kończącym się wyrazami: „i rozwój kapitału ludzkiego w omawianym sektorze.” (brzmienie zaproponowane w uwadze nr 4) proponuje się dodanie akapitu dotyczącego zasad poszerzania oferty kształcenia zawodowego na potrzeby sektora żeglugi śródlądowej, a także kolejnego akapitu dotyczącego koncepcji tworzenia Branżowych Centrów Umiejętności, których celem będzie uzupełnienie oferty kształcenia zawodowego, w następującym brzmieniu: „Kierując się potrzebą dostosowania kształcenia zawodowego do oczekiwań sektora żeglugi śródlądowej, minister właściwy do spraw oświaty i wychowania, na wniosek ministra właściwego dla zawodów tego sektora, może poszerzać ofertę edukacyjną systemu kształcenia zawodowego poprzez wprowadzanie do klasyfikacji zawodów szkolnictwa branżowego nowych zawodów lub dokonywanie modyfikacji w istniejących zawodach tej branży. Minister właściwy ds. żeglugi śródlądowej może także podejmować działania mające na celu uzupełnienie oferty zawodów szkolnictwa branżowego, w tym poprzez włączanie do Zintegrowanego Systemu Kwalifikacji rynkowych	Uwaga uwzględniona. Pierwszy akapit – opisujący możliwość poszerzenia oferty edukacyjnej systemu kształcenia zawodowego oraz włączenia nowych zawodów do Zintegrowanego Systemu Kwalifikacji, ze względu na swój diagnostyczny charakter, został uwzględniony w rozdziale 3. Diagnoza społeczno-gospodarcza, w podrozdziale: 3.1.1. Funkcjonowanie rynku żeglugowego na drogach wodnych, w części pn. Edukacja branżowa. Pozostała część uwagi dot. utworzenia Branżowych Centrów Umiejętności, zgodnie z intencją MEIN została uwzględniona w celu szczegółowym nr 3.	W akapicie zaczynającym się od wyrazów: „Kierując się potrzebą dostosowania kształcenia zawodowego do oczekiwań sektora żeglugi śródlądowej (...)”, w drugim zdaniu: „Minister właściwy ds. żeglugi śródlądowej może także podejmować działania mające na celu uzupełnienie oferty zawodów szkolnictwa branżowego, w tym poprzez włączanie do Zintegrowanego Systemu Kwalifikacji kompetencji rynkowych umożliwiających wiarygodne potwierdzanie umiejętności potrzebnych w tym sektorze.”, termin: „kompetencji rynkowych” należy zastąpić terminem: „kwalifikacji rynkowych” (zgodnie z art. 2 pkt. 11 ustawy z dnia 22 grudnia 2015 r. o Zintegrowanym Systemie Kwalifikacji (Dz. U. z 2021 r., poz. 226), których dotyczy procedura włączania do ZSK przez ministrów właściwych). W związku z powyższym, po preredagowaniu tego zdania, proponuje się następujące jego brzmienie: „Minister właściwy ds. żeglugi śródlądowej może zatem podejmować działania mające na celu uzupełnienie oferty kształcenia w zawodach szkolnictwa branżowego, jak również poszerzanie oferty kwalifikacji rynkowych ujętych w	Uwaga uwzględniona.	–	–

		umożliwiających wiarygodne potwierdzanie umiejętności potrzebnych w tym sektorze. Istotnym wsparciem w przygotowaniu kadry na potrzeby sektora żeglugi śródlądowej, zaplanowanym w ramach Krajowego Planu Odbudowy, jest projekt Ministerstwa Edukacji i Nauki dotyczący utworzenia nowoczesnych Branżowych Centrów Umiejętności (BCU) dla poszczególnych branż. Planuje się utworzenie kilku BCU dla branży transportu wodnego obejmującej sektor żeglugi śródlądowej. Zadaniem BCU będzie nie tylko kształcenie, szkolenie i egzaminowanie uczniów, studentów, pracowników i innych osób dorosłych związanych z branżą, ale również analizowanie zapotrzebowania na zawody tej branży oraz pośrednictwo w nawiązywaniu współpracy pracodawców i uczestników systemu edukacji. BCU powstające na potrzeby branży transportu wodnego, w tym sektora żeglugi śródlądowej, będą tworzone w ścisłej współpracy z przedstawicielami tej branży, w szczególności z udziałem organizacji pracodawców i innych instytucji otoczenia społeczno-gospodarczego.”		Zintegrowanym Systemie Kwalifikacji, umożliwiając wiarygodne potwierdzanie umiejętności potrzebnych w tym sektorze.”			
Minister Edukacji i Nauki	KPŻ2030, str. 45, podrozdział: „Działania edukacyjne, informacyjne i promocyjne” (nazwa zgodnie z uwagą nr 1), akapit pierwszy, zdanie pierwsze rozpoczynający się od wyrazów: „W związku z powyższym, dla promocji żeglugi śródlądowej niezbędne są działania...”.	W zdaniu pierwszym wyrazy: „w technikach żeglugi śródlądowej” należy zastąpić wyrazami: „w technikach i branżowych szkołach I stopnia prowadzących kształcenie w zawodach branży transportu wodnego związanych z sektorem żeglugi śródlądowej”.	Uwaga uwzględniona.	–	–	Treść uwagi/wniosku: W drugim akapicie, w zdaniu 1: „ <i>Plan promocji przewiduje również działania mające na celu współpracę ze szkołami podstawowymi, technikami oraz branżowymi szkołami I stopnia prowadzącymi kształcenie w zawodach związanych z sektorem żeglugi śródlądowej.</i> ”, pominięte zostały szkoły branżowe II stopnia, które należy w tym zdaniu dopisać Propozycja zmian: „ <i>Plan promocji przewiduje również działania mające na celu współpracę ze szkołami podstawowymi, technikami, branżowymi szkołami I stopnia oraz branżowymi szkołami II stopnia prowadzącymi kształcenie w zawodach związanych z sektorem żeglugi śródlądowej.</i> ” Uzasadnienie: Kształcenie zawodowe w sektorze żeglugi śródlądowej odbywa się branżowej szkole I stopnia, branżowej szkole II stopnia oraz w technikum. Informacje te znajdują się w KPŻ2030 na str. 21 w części pn. Kształcenie zawodowe w sektorze żeglugi śródlądowej.	Uwaga uwzględniona.
Minister Edukacji i Nauki	KPŻ2030, str. 45, Tabela 9 „Kamienie milowe realizacji Celu szczegółowego nr 3.” (KPŻ2030, str. 54, Tabela 12 „Kamienie milowe realizacji Celu szczegółowego nr 3.” – w wersji z 22 listopada 2022 r.)	Proponuje się dodanie działania 3d: „Utworzenie na terenie kraju Branżowych Centrów Umiejętności dla branży transportu wodnego będących ośrodkami kształcenia, szkolenia i egzaminowania, uzupełniającymi istniejącą ofertę kształcenia zawodowego na poziomie ponadpodstawowym i wyższym, a także stanowiących przestrzeń współpracy przedsiębiorców z edukacją zawodową”. Odpowiedzialny za realizację: MEiN; Termin: 2025.”	Uwaga uwzględniona.	–	–	Treść uwagi/wniosku: W dodanym działaniu 3e: „ <i>Utworzenie na terenie kraju BCU dla branży transportu wodnego śródlądowego</i> ” należy wprowadzić precyzyjny zapis uwzględniający fakt, iż nie istnieje branża transportu wodnego śródlądowego. Propozycja zmian: „ <i>Utworzenie na terenie kraju BCU dla branży transportu wodnego obejmującej sektor żeglugi śródlądowej</i> ”. Uzasadnienie: W rozporządzeniu Ministra Edukacji Narodowej z dnia 15 lutego 2019 r. w sprawie ogólnych celów i zadań kształcenia w zawodach szkolnictwa branżowego oraz klasyfikacji zawodów szkolnictwa branżowego (Dz. U. 2019 poz. 316, z późn. zm.) zawody szkolnictwa branżowego przyporządkowano do branż, wśród których wyszczególniono branżę transportu wodnego (TWO). Tym samym nie należy do nazwy branży dodawać wyrazów modyfikujących bądź zmieniających oficjalnie	Uwaga uwzględniona

						funkcjonującą w systemie nazwę. Dodanie zaproponowanego zwrotu „ <i>obejmującej sektor żeglugi śródlądowej</i> ” wydaje się być klarowniejsze, poprawne pod względem formalnym oraz zgodne z przyjętym sformułowaniem zastosowanym już w KPŻ2030 na str. 53 w rozdziale 4.2.3.3. pn. Działania edukacyjne, informacyjne, promocyjne, w trzecim akapicie, w zdaniu 2: „ <i>Planuje się utworzenie kilku BCU dla branży transportu wodnego obejmującej sektor żeglugi śródlądowej, będących ośrodkami kształcenia, szkolenia i egzaminowania (...)</i> ”.	
Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji	KPŻ2030, uwaga ogólna	z uwagi na fakt zawarcia w ocenie skutków regulacji w pkt 5 pt. „Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji” informacji, że konsultacje Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030 będą prowadzone na etapie procedury Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko, rozważenia wymaga przedłożenie ww. projektu uchwały do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego	Uwaga uwzględniona. Projekt uchwały zostanie przesłany do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego niezwłocznie po zakończeniu etapu uzgodnień międzyresortowych.	–	–	–	–
Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji	OSR, pkt 6	–	–	uwaga przekazana w trybie roboczym w pkt 6 OSR do projektu w części „Źródła finansowania” w którym wskazano, że potencjalnym źródłem finansowania programu jest m. in. budżet państwa, zasadnym wydaje się doprecyzowanie, z których części budżetowych miałyby pochodzić takie finansowanie.	Uwaga uwzględniona	–	–
Minister Finansów	KPŻ2030, 7. Ogólny plan finansowy	–	–	–	–	W tabeli nr 18 w pkt 5 udział środków krajowych dla zadania Kompleksowe wdrożenie RIS Odrzańskiej Drogi Wodnej wynosi 11.655.000 zł, natomiast w akapicie poniżej wskazana jest kwota dla tego zadania w wysokości 10,5 mln zł	Uwaga uwzględniona. Skorygowano zapis kwoty pod tabelą.
Minister Finansów	KPŻ2030, 7. Ogólny plan finansowy	–	–	–	–	opis pod tabelą nr 18 „Jednak w przypadku, w którym inwestor nie będzie w stanie zapewnić pełnej wysokości finansowania, przewiduje się pokrycie brakującego wkładu własnego z dotacji celowej z części 69 budżetu państwa – żegluga śródlądowa (...)” należałoby doprecyzować, iż może to nastąpić w ramach dostępnego limitu wydatków tego dysponenta bez możliwości ubiegania się o dodatkowe środki na ten cel (analogicznego uzupełnienia wymaga również zapis zawarty w OSR),	Uwaga wyjaśniona. Uzyskanie dofinansowania ze środków UE (Polityka Spójności) na realizację inwestycji wiąże się z koniecznością pokrycia 15% wkładu własnego poszczególnych przedsięwzięć – środki na ten cel muszą być zabezpieczone w budżecie państwa. W związku z powyższym nie zakłada się przekroczenie dostępnego limitu.
Minister Finansów	KPŻ2030, 7. Ogólny plan finansowy	–	–	–	–	W tabeli nr 18 w kolumnie „środki krajowe” kwota łącznie powinna wynieść 202.305.000 zł	Uwaga uwzględniona.
Minister Finansów	KPŻ2030, 7. Ogólny plan finansowy	–	–	–	–	W drugim akapicie pod tabelą nr 19 niejasny jest zapis odnośnie wydatkowania środków w zakresie utrzymania systemu RIS na poziomie 33,7 mln zł do 2030 r. Zgodnie z tabelą nr 18 kwota współfinansowania ze środków krajowych dla tego zadania wynosi 11,655 mln zł (wg OSR planowana do wydatkowania w 2027 r.), a kwota środków unijnych wynosi 66,05 mln zł	Uwaga wyjaśniona. Tabela 18. Poziomy dofinansowania na inwestycje podstawowe KPŻ2030 – wskazuje wysokości kosztów do poniesienia przy realizacji inwestycji (implementacji systemu RIS). Kolejne akapity dotyczą utrzymania systemu RIS – prezentowane koszty to wysokość wydatków związanych z funkcjonowaniem systemu po jego wdrożeniu (zakończeniu inwestycji) i niezbędnych do jego do

							2030 r.
Minister Finansów	OSR, pkt 6	–	–	–	–	W części źródła finansowania należałoby doprecyzować, iż działania w zakresie KPŻ 2030 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	Uwaga uwzględniona.
Minister Finansów	OSR, pkt 6	–	–	–	–	co do współfinansowania zadań ze środków PGW Wody Polskie należy zwrócić uwagę na zapis rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 27 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego sposobu prowadzenia gospodarki finansowej PGW Wody Polskie, zgodnie z którym środki, o których mowa w art. 255 ustawy, uzyskane w roku budżetowym oraz w latach ubiegłych (środki własne), mogą być przeznaczone na wydatki inwestycyjne i zakupy inwestycyjne Wód Polskich, o ile nie będzie to skutkować brakiem środków na bieżącą działalność Wód Polskich. Powyższe należy mieć na uwadze przy konstruowaniu planu (wkładu własnego planowanych inwestycji), szczególnie w kontekście poziomu przychodów z tytułu opłat i usług wodnych. Przychody z tego tytułu nie pokrywają wydatków PGW Wody Polskie na poziomie kosztów funkcjonowania, co może rodzić obawy co do możliwości finansowania inwestycji. PGW Wody Polskie jest wspierane dotacjami z budżetu państwa. W projekcie ustawy budżetowej na rok 2023 na realizację inwestycji przez PGW Wody Polskie zaplanowano dotacje w kwocie 250 000 tys. zł,	Uwaga przyjęta. Możliwość finansowania inwestycji jest uzależniona od poziomu przychodów PGW WP i wydatków środków finansowych na bieżące działania utrzymaniowe oraz trwające prace inwestycyjne prowadzone przez inwestora.
Minister Finansów	OSR, pkt 6	–	–	–	–	W ostatnim akapicie przywołane zostały dane dotyczące roku 2021 (druk planu finansowego PGW Wody Polskie tj. PF-OSPR), co wymagałoby aktualizacji i podania danych za rok 2022 lub wskazanych w projekcie planu finansowego na 2023. Będzie to miało wpływ na oszacowany w OSR przychód PGW Wody Polskie. Dodatkowo należy rozważyć wykazanie oszacowanych dochodów w tabeli OSR również w kolejnych latach	Uwaga uwzględniona
Minister Finansów	OSR, pkt 6					W przypisie nr 4 (zamieszczonym na str. 7 OSR) zawierającym wyjaśnienie do fragmentu dotyczącego inwestycji z listy rezerwowej jest mowa o pozycjach nr 6-8 oraz 10 indykatywnej listy projektów stanowiącej załącznik nr 1 do KPŻ2030. Wyjaśnienia wymaga, czy celowe jest pominięcie w tym przypisie pozycji nr 11 tegoż załącznika, która także oznaczona jest jako rezerwowa	Uwaga uwzględniona.
Minister Finansów	OSR, pkt 6	–	–	–	–	Wyjaśnienia wymagałoby również pojęcie działań o charakterze sektorowym zawarte, zarówno w załączniku do uchwały jak i OSR. Właściwe byłoby wskazanie jakie działania mieszczą się pod tym pojęciem, szczególnie w kontekście rozbieżności w informacji o ich finansowaniu. Zgodnie z informacją zawartą w załączniku do uchwały zadania te realizowane przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej finansowane będą ze środków budżetu państwa, w ramach przyznanego corocznie limitu wydatków i nie będą generować dodatkowych kosztów finansowych, stanowiących obciążenie dla budżetu państwa. Natomiast w OSR znajdujemy informację, iż: „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”. Jednocześnie w załączniku do uchwały wskazane jest przewidywane finansowanie z FŻŚ działań o charakterze informacyjno-promocyjno-edukacyjnych oraz wspierających armatorów śródlądowych w obszarze m.in. modernizacji i rozwoju floty statków. niespójnie zaprezentowane informacje w tym zakresie wymagają ujednolicenia	Uwaga wyjaśniona i częściowo uwzględniona. W załączniku do projektu uchwały znajduje się fragment dotyczący zadań finansowanych ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej (rozdział 7. Ogólny plan finansowy), które również są zadaniami sektorowymi realizowanymi przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej. W przedmiotowym fragmencie wskazane jest, że (...) w zakresie działań o charakterze informacyjno-promocyjno-edukacyjnych, działań wspierających armatorów śródlądowych w obszarze m.in. modernizacji i rozwoju floty statków, rozwoju innowacyjności w transporcie wodnym śródlądowym przewiduje się finansowanie ze

							<p>środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej. Fundusz ten funkcjonuje w oparciu o podstawie przepisów ustawy z dnia 31 lipca 2019 r. o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej oraz Funduszu Rezerwowym. Zgodnie z ww. regulacjami ze środków Funduszu finansuje się zadania mające na celu wsparcie armatorów śródlądowych (następnie znajduje się wyliczenie działań poprzez, które powyższe wsparcie jest realizowane).</p> <p>OSR i załącznik do projektu uchwały uzupełniono o zapisy ułatwiające zrozumienie powyższej zależności.</p> <p>W wyniku uwag zgłoszonych przez Generalną Dyрекcję Ochrony Środowiska do projektu KPŻ2030 został dodany załącznik nr 2. będący zestawieniem najważniejszych działań realizujących poszczególne cele szczegółowe. W zestawieniu można znaleźć zbiorczą informację dotyczącą działań sektorowych i inwestycyjnych.</p>
Minister Finansów	OSR, pkt 6	W pkt 6 OSR należy dokonać poprawki w treści zapisu: "Projekt planu finansowego PGW WP na 2021 zakłada przychody z tego tytułu ok. 1,3 mln zł. Tym samym obliczony dodatkowy przychód dla PGW WP, liczony jako różnica między obecnym poziomem przychodów, a planowanym to: 0,59 mln zł" oraz odpowiednio w tabeli skutków finansowych. Zgodnie z planem finansowym PGW Wody Polskie PF-OSPR na rok 2021 przychody z tytułu "należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz urządzeń wodnych stanowiących własność Skarbu Państwa, usytuowanych na śródlądowych wodach powierzchniowych" wynoszą 1 081 tys. zł.	Uwaga uwzględniona.	–	–	–	–
Minister Finansów	OSR, pkt 6 KPŻ, str. 60 (załącznik 1)	Zauważenia wymaga także, iż kwoty ujęte w OSR, w pkt 6, w części tabelarycznej, w wierszach dotyczących wydatków, zostały zaprezentowane w nieprawidłowy sposób - kwoty te powinny być zaprezentowane w wartościach dodatnich.	Uwaga uwzględniona.	–	–	–	–
Minister Finansów	OSR, pkt 6 KPŻ, str. 60 (załącznik 1)	Ponadto kwoty ujęte w OSR, w pkt 6 są nieskorelowane z wyliczeniami w przedłożonym załączniku nr 1 „Indykatoryna lista projektów inwestycyjnych do realizacji w ramach KPŻ2030” (str. 60 przedłożonego projektu).	Uwaga uwzględniona. Jednocześnie w pkt 6 OSR wskazane zostały dodatkowe koszty wynikające z konieczności przeprowadzenia raportu ewaluacyjnego w wysokości 0,25 mln w 10 roku od przyjęcia uchwały.	–	–	–	–
Minister Finansów	OSR, pkt 6 KPŻ, rozdział 6 Ogólny Plan Finansowy	W pkt 6 OSR oraz w rozdziale 6 Ogólny Plan Finansowy - zostały wskazane zarówno środki z perspektywy 2014-2020, jak i środki perspektywy 2021-2027. Należałoby zatem wskazać odpowiednie programy i projekty wraz z przyznaną alokacją	Uwaga uwzględniona.	–	–	–	–

		<p>środków, a w odniesieniu do perspektywy 2021-2027 szacunkowo określić kwoty i fundusze z których będą finansowane opisane w dokumencie projekty i przedsięwzięcia wraz z wyszczególnieniem współfinansowania krajowego z budżetu państwa w rozbiciu na poszczególne lata.</p> <p>W wierszu „Źródła finansowania” należałoby także wyszczególnić wyliczenia dotyczące wydatków z budżetu państwa dla poszczególnych dysponentów.</p>					
Minister Finansów	OSR, pkt 6	<p>Ministerstwa Finansów zwraca także uwagę, że zakładanie potencjalnego dofinansowania ze środków UE na poziomie 85% może być ryzykowne ze względu na planowane różne poziomy takiego dofinansowania w zależności od programu i stopnia rozwoju danego obszaru (obszary słabo, lepiej i dobrze rozwinięte).</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Na obecnym etapie zakłada się, że projekt RIS będzie współfinansowany ze środków Funduszu Spójności. Tym samym przewidywana alokacja wynosi 85%. Natomiast pozostałe projekty będą współfinansowane ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, a ich zasięg terytorialny nie obejmuje regionów dobrze rozwiniętych i przejściowych. W związku tym wartość dofinansowania to również 85%.</p>	–	–	–	–
Minister Finansów	KPŻ2030, str. 58	<p>„Na koniec I kwartału 2021 r. stan środków zgromadzonych na rachunku FŻŚ wyniósł 47 826,5 tys. zł.”. Zauważenia wymaga, że zgodnie ze sprawozdaniem z realizacji planu finansowego Funduszu Żeglugi Śródlądowej w I kwartale 2021 r. na dzień 31 marca 2021 r. stan środków FŻŚ wynosił 47 894,6 tys. zł.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>	–	–	–	–
Minister Finansów	Uwaga ogólna dot. źródeł finansowania	<p>Ministerstwo Finansów przyjmuje, iż zgodnie z informacją zawartą w OSR i uzasadnieniu do projektu uchwały źródłem finansowania inwestycji realizowanych w ramach projektu będą głównie środki własne PGW Wody Polskie oraz środki unijne i inne źródła bez konieczności generowania dodatkowych środków z budżetu państwa (dotacja celowa), tj. zwiększania dotacji ponad poziom corocznie przyznawany w ramach limitu budżetowego.</p>	<p>Co do zasady zakłada się współfinansowanie inwestycji ze środków własnych PGW WP. Jednakże po analizie możliwości finansowych PGW Wody Polskie i sposobu ich działania – w oparciu o roczne plany finansowe należy przewidzieć ewentualną możliwość dofinansowania ze środków krajowych z części 69 lub zwrotnych środków zagranicznych. Odpowiednie zapisy zostały uwzględnione w treści Programu. Dodatkowo w wyniku analizy sposobu uwzględnienia przedmiotowej uwagi, przeprowadzono dodatkową ocenę możliwości finansowych i realizacyjnych inwestora i dokonano podziału inwestycji na podstawowe i rezerwowe (bez źródeł finansowania).</p>	–	–	–	–
Minister Finansów	KPŻ2030, uwaga ogólna	–	–	<p>Przyjęcie uchwały Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu rozwoju o nazwie Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030 nie może stanowić samoistnej podstawy do przyznania ewentualnych dodatkowych środków budżetu państwa ani automatycznego zapewnienia finansowania we wskazanym w programie zakresie. Kwestie dodatkowego finansowania poszczególnych zadań będą musiały zostać weryfikowane w obowiązującym rygorze prawnym i finansowym</p>	<p>Uwaga uwzględniona. W przypadku ewentualnego braku dodatkowych środków dla konkretnych inwestycji wskazanych w KPŻ2030, minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej podejmie dodatkowe działania w</p>	–	–

				dla konkretnych działań inwestycyjnych. Jest to o tyle istotne, że zgodnie z informacją projektodawcy dokument ma charakter techniczny i został opracowany dla potrzeb możliwości współfinansowania ze środków UE rozwoju transportu wodnego śródlądowego w perspektywie 2021 – 2027.	obowiązującym rygorze prawnym i finansowym w celu ich zapewnienia.		
Minister Finansów	OSR, Nazwa projektu	–	–	W załączniku OSR w nazwie projektu błędnie wskazano, że niniejsza uchwała dotyczy ustanowienia programu wieloletniego, nie zaś programu rozwoju w rozumieniu art. 15 ust. 4 pkt 2 ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju.	Uwaga uwzględniona.	–	–
Minister Finansów	OSR, punkt 6, część opisowa	–	–	fragment: „Natomiast w zakresie projektów wskazanych do realizacji w przyszłej perspektywie finansowej, precyzyjne zdefiniowanie ram finansowych będzie możliwe po określeniu priorytetów nowej perspektywy finansowej w trakcie 2021 roku i przyjęciu programów, inicjatyw i instrumentów oraz przypisania do nich źródeł finansowania i w oparciu o środki własne inwestora – Wody Polskie oraz w przypadku inwestycji dot. RIS (nr 9 i 10 indykatywnej listy projektów KPŻ2030) – środków z budżetu państwa.” wymaga uzupełnienia o wskazanie kwoty wydatków z budżetu państwa zaplanowanych na ten cel w dziewiątym roku od dnia wejścia w życie zmian (8,1 mln zł).	Uwaga uwzględniona. Należy jednak podkreślić, że kwoty do wydatkowania z budżetu Państwa zostały wskazane w tabeli w punkcie 6 – zapisane zostały po stronie wydatków z budżetu państwa: w szóstym roku od dnia wejścia ustawy w życie (10,5 mln zł) oraz w roku dziewiątym (8,1 mln zł). W części opisowej wskazano, że wydatki z budżetu państwa dotyczą inwestycji dot. RIS ((nr 9 i 10 na indykatywnej liście projektów stanowiącej załącznik nr do KPŻ2030, tj. nr 9. Kompleksowe wdrożenie RIS Odrzańskiej Drogi Wodnej (10,5 mln zł – wskazane również jako inwestycja podstawowa) oraz nr 10. Pilotażowe wdrożenie RIS Dolnej Wisły (8,1 mln zł)).	–	–
Minister Finansów	Uzasadnienie	–	–	W uzasadnieniu projektu w pierwszym zdaniu należy prawidłowo wskazać podstawę prawną tj. art. 15 ust. 4 pkt 2 ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju	Uwaga uwzględniona.	–	–
Minister Funduszy i Polityki Regionalnej	KPŻ2030	–	–	–	–	Treść uwagi/wniosku: Informuję, że całość projektu KPŻ 2030 opisuje dość szeroko szereg działań i obszarów problemowych odnoszących się do sektora transportu śródlądowego (i sektorów zbieżnych) oraz zagadnień związanych z polityką zmian klimatycznych i ochrony środowiska, w tym energetyki. Natomiast aspekt, dotyczący wpływu na sektor bezpieczeństwa jest punktowy, odnoszący się zaledwie do elementów związanych z zarządzaniem kryzysowym - w obszarze przeciwpowodziowym. W ocenie MFiPR aby dokument był bardziej kompleksowy powinien zawierać szersze odniesienie się do tematyki wpływu na bezpieczeństwo kraju, w tym i militarne. Warto zauważyć, że obecna sytuacja geopolityczna związana z wojną na Ukrainie	Uwaga uwzględniona. Dodano informację o <i>Strategii Bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej</i> w rozdziale Ramy prawne. Rozdziały omawiające cele szczegółowe uzupełniono o stosowne zapisy dotyczące bezpieczeństwa państwa.

					<p>definiuje nowe obszary problemowe. Zagadnienia te można byłoby rozwinąć np. w diagnozie i w zakresie możliwych kierunków tym bardziej, że tego typu dokument strategiczny jakim jest niniejszy Krajowy Program Żeglugowy determinuje zakres działań, w dłuższym spektrum czasowym.</p> <p>Propozycja zmian:</p> <p>Rozważenie dodania nowego podrozdziału opisującego wpływ elementów transportu śródlądowego na wzmacnianie obszaru bezpieczeństwa państwa. Optymalnie pozycja ta powinna być ulokowana i rozwinięta np. w punkcie 4.4 dokumentu pn. „<i>Sektor transportu wodnego śródlądowego w 2030 r.</i>”.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>W ocenie MFiPR zaproponowana przez resort kwestia, odnośnie rozważenia przez MI, wprowadzenia zadań o charakterze proobronnym w przedmiotowym Programie wynika m.in. z:</p> <p>a) dynamiki zmian geopolitycznych związanych z zagrożeniem wojną na Ukrainie. W związku z tym istotnym jest aby dokument który opisuje możliwe rozwiązania i potencjalny obszar inwestycyjny w dłuższym przedziale czasowym (do 2030 roku) zawierał w swojej treści również i ten komponent.</p> <p>b) zapisów w innych dokumentach o charakterze strategicznym (kierunkowym). Tego typu zapisy – wskazujące na udział transportu śródlądowego w budowaniu systemu bezpieczeństwa państwa lub dedykowane potrzebie objęcia tego sektora wsparciem zapewniającym funkcjonalność w sytuacji kryzysowej (wojennej) możemy znaleźć w treści <i>Strategii Bezpieczeństwa narodowego RP 2020</i>, w punkcie pn. Współpraca bilateralna, regionalna i w wymiarze globalnym (2.12). Zgodne z jego brzmieniem należy – „<i>Realizować program rozwoju śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym, w tym służących m.in. poprawie dostępu do portów morskich oraz włączenie ich do sieci TEN-T.</i>” Kolejnym dokumentem, gdzie znajdziemy również zapisy wprost wskazujące na transport śródlądowy ale opisujące problematykę bezpieczeństwa szerzej - zarówno w kwestii obronności jak i wynikającego ze zmian klimatu, ujęte są w treści <i>Zaleceń Rady w sprawie skoordynowanego podejścia Unii do kwestii wzmocnienia odporności infrastruktury krytycznej</i> z dnia 18 października br. (COM(2022) 551) Zgodnie z ich brzmieniem i w odniesieniu m.in do tematu transportu śródlądowego – „<i>niniejsze zalecenie koncentruje się na wzmocnieniu zdolności Unii do przewidywania nowych zagrożeń wynikających z rosyjskiej wojny napastniczej przeciwko Ukrainie, zapobiegania im i reagowania na nie. W związku z tym proponowane zalecenia koncentrują się na przeciwdziałaniu zagrożeniom dla bezpieczeństwa i zagrożeniom dla infrastruktury krytycznej</i>”. Ponadto, ujęcie przedmiotowego obszaru problemowego – jakim jest komponent działań na rzecz obronności i bezpieczeństwa państwa został dość obszernie ujęty w projekcie pn. <i>Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)</i>. MFiPR pragnie zaznaczyć, że w treści tej strategii przyjmuje się realizację poszczególnych wytypowanych działań w dość zbieżnym przedziale czasowym co analizowany KPŻ.</p> <p>c) zapisów procedowanych obecnie aktów normatywnych W chwili obecnej procedowany jest przez</p>
--	--	--	--	--	--

						<p>MON projekt Rozporządzenia RM w sprawie warunków i sposobu przygotowania i wykorzystania transportu morskiego, kolejowego, samochodowego, lotniczego, żeglugi śródlądowej oraz infrastruktury drogowej i kolejowej na potrzeby obronne państwa, a także ich ochrony w czasie wojny oraz właściwości organów w tych sprawach Zgodnie z założeniami, ujętymi w treści uzasadnienia „<i>Celem projektowanego rozporządzenia jest wdrożenie rozwiązań w zakresie planowania i wykorzystywania wszystkich rodzajów transportu na potrzeby obronne państwa</i>” – w tym i na Ministra właściwego ds. Żeglugi śródlądowej. Katalog przewidzianych zadań w tym obszarze transportu został precyzyjnie wskazany.</p> <p>Wobec powyższego MFiPR wskazuje, że aby zapisy ww. Programie podnosiły właściwy wymiar kwestii bezpieczeństwa (militarnego), powinno się rozważyć doprecyzowanie tego komponentu tematycznego w dokumencie na bazie prac roboczych z MON</p>	
Minister Funduszy i Polityki Regionalnej (uwaga z oceny zgodności z SOR)	KPŻ2030, Plan finansowy	dokument wymaga uzupełnienia o wymagane elementy planu finansowego – w zakresie wymagań art. 17 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju - dokument wymaga uzupełnienia w zakresie informacji o wysokości współfinansowania programu rozwoju i poszczególnych priorytetów.	Uwaga uwzględniona.	–	–		
Minister Funduszy i Polityki Regionalnej	KPŻ2030, rozdział 7. Ogólny plan finansowy, str. 60	Wśród potencjalnych źródeł finansowania KPŻ2030 w pkt 2. Programy i instrumenty unijne oraz komercyjne, wskazano na pierwszym miejscu RPO. Ze względu na fakt, iż realizacja projektów uwzględnionych w Załączniku nr 1, tj. w Indykatywnej liście projektów inwestycyjnych do realizacji w ramach KPŻ2030, nie jest przewidywana do realizacji w ramach programów regionalnych, należy usunąć zapis dotyczący finansowania z RPO.	Uwaga uwzględniona.	–	–		
Minister Funduszy i Polityki Regionalnej	KPŻ2030, rozdział 7. Ogólny plan finansowy, str. 60	Zgodnie z zapisami projektu Umowy Partnerstwa, wszystkie inwestycje w sektorze transportu planowane do objęcia wsparciem w ramach Celu Polityki 3 powinny wynikać z odpowiednich transportowych dokumentów planistycznych na właściwym dla nich poziomie. Na szczeblu regionalnym dokumentami strategicznymi odpowiadającymi za kierunek rozwoju transportu są regionalne plany transportowe o horyzoncie czasowym do roku 2030. Ponadto, ze względu na fakt, iż zgodnie z zapisami projektu Umowy Partnerstwa, działania dotyczące wodnej śródlądowej infrastruktury transportowej będą możliwe do realizacji w zakresie wskazanym w odpowiednich programach krajowych, a także biorąc pod uwagę brak na tym etapie uzgodnionych z KE programów na perspektywę 2021-2027, zasadnym wydaje się zastąpienie potencjalnych źródeł finansowania wymienionych w pkt 2 lit. a-d ogólnym sformułowaniem, np. „programy w ramach polityki spójności w zakresie wskazanym w tych dokumentach”	Uwaga uwzględniona.	–	–		
Minister Klimatu i Środowiska	4.2.3. str. 26 KPŻ	„Zapewnienie dostępu do transportu wodnego śródlądowego wymaga, aby równolegle do realizacji projektów liniowych ukierunkowanych na poprawę parametrów eksploatacyjnych drogi wodnej, następowała również modernizacja infrastruktury punktowej uwzględniająca budowę infrastruktury dla paliw alternatywnych.” – Inwestycje w statki zero- i niskoemisyjne wymagają równocześnie inwestycji w	Uwaga uwzględniona.	–	–	–	–

		infrastrukturę ładowania/tankowania paliw alternatywnych w portach morskich i śródlądowych					
Minister Klimatu i Środowiska	4.2.2.1. str. 35 KPŻ	„W ramach KPŻ2030 podejmowane będą działania w zakresie kształtowania otoczenia strategiczno-regulacyjnego na rzecz rozwoju portów śródlądowych wyposażonych w infrastrukturę ładowania/tankowania paliw alternatywnych i włączenia ich w sieć transportową kraju.” – argumentacja j.w.	Uwaga uwzględniona.	–	–	–	–
Minister Klimatu i Środowiska	4.2.2.2. str. 40 KPŻ	„Transformacja floty dążyć będzie do obniżenia emisyjności oraz rozwoju technologicznego, przystosowując statki do faktycznych warunków nawigacyjnych (np. niskich stanów wód) panujących na drogach wodnych, podnosząc konkurencyjność przedsiębiorstw żeglugowych. Popularyzacja zero i niskoemisyjnych statków pozostaje w ścisłej korelacji z rozwojem infrastruktury ładowania i tankowania paliw alternatywnych.” – argumentacja j.w.	Uwaga uwzględniona.	–	–	–	–
Minister Klimatu i Środowiska	4.3.2.12. str. 45 KPŻ	Uwaga natury ogólnej dot. fragmentu o włączeniu portów śródlądowych do sieci TEN-T. W projekcie rozporządzenia AFIR zgodnie z art. 10 w każdym porcie śródlądowym należącym do sieci TEN-T ma się znaleźć co najmniej jedna instalacja zapewniająca statkom żeglugi śródlądowej dostawy energii elektrycznej z lądu do 2025 r. na sieci bazowej i do 2030 na sieci kompleksowej. W związku z tym ważne będzie uwzględnienie budowy takiej infrastruktury w portach włączonych do sieci TEN-T.	Uwaga uwzględniona. Uzupełniono fragment dotyczący rozwoju infrastruktury paliw alternatywny w części dotyczących portów śródlądowych.	–	–	–	–
Minister Klimatu i Środowiska	4.3. str. 46 KPŻ	<ul style="list-style-type: none">wsparcie dla rozwoju rynku żeglugowego w tym nisko i zeroemisyjnego; Argumentacja – W dokumencie podjęty został temat statków zasilanych paliwami alternatywnymi w związku z tym zasadne wydaje się dodanie tego sformułowania do kierunków interwencji, aby przywrócić regularny i efektywny wodny transport śródlądowy.	Uwaga uwzględniona.	–	–	–	–
Minister Klimatu i Środowiska	Str. 53 KPŻ (KPŻ2030, Informacje w niebieskiej ramce w punkcie zatytułowanym: Potencjał morskiej energetyki wiatrowej, str. 27)	Konieczne jest uwzględnienie budowy terminalu instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych w porcie morskim w Gdyni. Budowa morskich farm wiatrowych wiąże się z rosnącym popytem na przeładunki, co stymulować będzie rozwój żeglugi śródlądowej. W szczególności w zakresie przewozów wielkogabarytowych z południa kraju, śródlądowe drogi wodne będą bezkonkurencyjne w stosunku do transportu drogowego i szynowego. Dodatkowo, proponujemy dodanie inwestycji terminali serwisowych dla MFW w Łebie i Ustce. Wyżej wymienione inwestycje wynikają z zapisów Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności. Ponadto, należy rozważyć czy inwestycje dotyczące dostosowania infrastruktury portowej do pełnienia funkcji terminali dla morskich farm wiatrowych, będą miały miejsce w innych lokalizacjach np. w Świnoujściu. Rozwój morskiej energetyki wiatrowej może stanowić dodatkowy impuls dla rozwoju transportu śródlądowego i z tego powodu powinien zostać uwzględniony w KPŻ.	Uwaga uwzględniona. Rozdział 4.2. uzupełniono o informacje dotyczące potencjału morskiej energetyki wiatrowej.	MKiŚ (w szczególności Departament Odnawialnych Źródeł Energii) zauważa, że uwaga nr 28 w przesłanej tabeli uwag została uwzględniona jedynie częściowo przez MI. Dodano informację na stronie 23: "Potencjał morskiej energetyki wiatrowej Impuls dla rozwoju transportu wodnego śródlądowego może stanowić morska energetyka wiatrowa. Budowa morskich farm wiatrowych oraz terminali instalacyjnych w portach morskich wiąże się z rosnącym popytem na przeładunki, co może przełożyć się na wzrost zapotrzebowania na usługi sektora żeglugi śródlądowej. Ten typ transportu będzie bezkonkurencyjny w stosunku do transportu drogowego i szynowego, w szczególności w zakresie przewozów wielkogabarytowych z południa kraju." Tym samym w treści nie uwzględniono konkretnych inwestycji w zakresie morskiej energetyki wiatrowej (Gdynia, Łeba, Ustka). Dlatego też podtrzymujemy uwagę z pierwszych uzgodnień i proponujemy uwzględnienie: ☒ terminalu instalacyjnego w Gdyni – budowa	Uwaga uwzględniona.	Treść uwagi/wniosku: Aktualny zapis: W ramach rozwoju morskiej energetyki wiatrowej planuje się budowę terminalu instalacyjnego w Gdyni oraz terminali serwisowych w Łebie i Ustce (przy czym należy podkreślić, że lista portów serwisowych jest listą otwartą). Środki finansowe na powyższe inwestycje zabezpieczono ramach Krajowego Planu Odbudowy w ramach inwestycji B2.2.3 „Budowa infrastruktury terminalowej offshore” w Komponentcie B „Zielona energia i zmniejszenie energochłonności” w reformie B2.2. „Poprawa warunków dla rozwoju odnawialnych źródeł energii” dotyczącej części dotacyjnej. Propozycja zmian: W ramach rozwoju morskiej energetyki wiatrowej planuje się budowę głębokowodnego terminalu instalacyjnego oraz przebudowę portów na Środkowym Wybrzeżu (Łeba i Ustka) oraz dostępu do nich od strony morza (w tym falochronów), tak by umożliwić korzystanie z terminali serwisowych (przy czym należy podkreślić, że lista portów instalacyjnych i serwisowych jest listą otwartą). Środki finansowe na powyższe inwestycje zabezpieczono w Krajowym Planie Odbudowy w ramach inwestycji B2.2.3 „Budowa infrastruktury terminalowej offshore” w Komponentcie B „Zielona energia i zmniejszenie energochłonności” w reformie B2.2. „Poprawa warunków dla rozwoju odnawialnych źródeł energii” dotyczącej części	Uwaga uwzględniona.

				<p>terminalu wynika z przyjętej uchwałą nr 104/2021 Rady Ministrów z dnia 30 lipca 2021 r. w sprawie terminalu instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych, ☒ terminali serwisowych w Łebie i Ustce. Środki finansowe na ww. inwestycje zabezpieczono w ramach Krajowego Planu Odbudowy w ramach inwestycji B2.2.3 „Budowa infrastruktury terminalowej offshore” ujętej 1 znak sprawy: GM-DGWIZS-4.60.31.2021.</p> <p>2</p> <p>w Komponentcie B „Zielona energia i zmniejszenie energochłonności” w reformie B2.2. „Poprawa warunków dla rozwoju odnawialnych źródeł energii” dotyczącej części dotacyjnej. Wydaje się więc, że nieuwzględnienie ww. inwestycji w Krajowym Programie Żeglugowym do roku 2030 jest nieuzasadnione, bowiem ich realizacja będzie miała znaczenie dla rozwoju żeglugi w określonej perspektywie czasowej. Ponadto wskazujemy ponownie, że należy rozważyć czy inwestycje dotyczące dostosowania infrastruktury portowej do pełnienia funkcji terminali dla morskich farm wiatrowych, będą miały miejsce w innych lokalizacjach np. w Świnoujściu</p>		<p>dotacyjnej.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Inwestycja budowy terminalu instalacyjnego w Gdyni została wykreślona z KPO. Celem proponowanej przez DOZE zmiany jest zachowanie zgodności pomiędzy informacjami zawartymi w KPO i w Projekcie Krajowego Planu Żeglugowego do 2030 r. Niniejsze zmiany mają charakter aktualizacyjny i doprecyzowujący.</p> <p>Pogrubieniem wskazano proponowane zmiany.</p>	
Minister Klimatu i Środowiska	Uwagi ogólne	<p>Przedłożony do zaopiniowania program zdaje się nie uwzględniać konieczności zapewnienia ochrony ekosystemów rzecznych i ekosystemów uzależnionych od rzek, które w wyniku realizacji przedsięwzięcia na setkach kilometrów drogi wodnej zostaną zubożone lub utracone. Jednocześnie warto zaznaczyć, że zgodnie z posiadanymi informacjami trwa procedura strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu dla tego dokumentu, wobec czego można przypuszczać, że w jej wyniku przedłożony program może ulec zmianie.</p> <p>Należy bowiem wskazać, że konsekwencją wdrożenia programu będzie m.in. zniszczenie linii brzegowych, wysp w nurcie oraz łączności koryta z przyległymi terenami zalewowymi, które stanowią cenne obszary siedliskowe. Budowa licznych obiektów piętrzących stanowi realne zagrożenie dla zachowania ciągłości ekosystemów rzecznych. Prace pogłębiarskie, budowa licznych kanałów, zniszczenie roślinności brzegowej będzie prowadziło do utraty zdolności samooczyszczania się wód. Ponadto budowa licznych wałów przeciwpowodziowych odetnie doliny od koryt, co spowoduje likwidację pojemności retencyjnej dolin rzecznych, co może również stać w sprzeczności z zapisami „Polityki Ekologicznej Państwa 2030...”, w której wskazano, że należy podejmować działania służące zatrzymaniu wód w obszarze i zwiększeniu ich retencji w terenach otwartych. Rezygnacja z zachowania łączności rzek z terenami zalewowymi oraz skrócenie długości rzek poprzez prostowanie łuków, a także zwężenie i pogłębienie ich koryt, będzie wywoływało również efekt w postaci wzrostu koncentracji fal powodziowych i może zwiększać skalę zniszczeń wywołanych powodziąmi.</p> <p>Planowane inwestycje mogą zagrażać także celom ochrony obszarów chronionych takich jak Natura 2000 i sporządzonymi dla nich – planami ochrony czy planami zadań ochronnych obszarów</p>	<p>Uwagi ogólne zostaną przeanalizowana i rozpatrzona na etapie przeprowadzania Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko dla Programu.</p> <p>Należy jednak podkreślić, że KPŻ2030 to dokument o charakterze operacyjno-wdrożeniowy, a projekty inwestycyjne w nim ujęte polegają na odbudowie zabudowy regulacyjnej i modernizacji istniejących obiektów hydrotechnicznych likwidujących wąskie gardła istotne dla prowadzenia transportu, a także dalszy rozwój systemu informatycznego RIS i inne działania nieinwestycyjnie związane z rozwojem żeglugi śródlądowej i transportu wodnego śródlądowego w Polsce.</p> <p>Oznacza to, że w ramach KPŻ2030 nie przewiduje się żadnych inwestycji w zakresie budowy nowej dużej infrastruktury hydrotechnicznej, takiej jak obiekty piętrzące na drogach wodnych. Tym samym część wskazanej uwagi można uznać za bezprzedmiotową.</p>	<p>Według Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska (GDOŚ) projekt Krajowego Programu Żeglugowego, zwany dalej „KPŻ”, przed poddaniem go finalnym uzgodnieniom międzyresortowym powinien zostać zweryfikowany pod względem środowiskowym w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Należy mieć na uwadze, że w myśl art. 55 ust. 2 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 2021 r. poz. 247, z późn. zm.), projekt mogący znacząco negatywnie oddziaływać na obszar Natura 2000 nie może zostać przyjęty, o ile nie zachodzą przesłanki, o których mowa w art. 34 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Jak zostało to wskazane we wcześniejszych uwagach resortu, na obecnym etapie brak informacji umożliwiających wykluczenie negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000, zatem projekt nie powinien zostać uznany za uzgodniony pod względem treści. Procedura strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030 już trwa i została rozpoczęta wnioskiem Ministra Infrastruktury z 23 lutego 2021 r., znak: GM-DGWIZS-5.611.2.2021, o uzgodnienie zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla tego dokumentu. W odpowiedzi GDOŚ wydał uzgodnienie 17 marca 2021 r., znak: DOOŚTSOOŚ.411.10.2021.BW/KSZ. Kolejny etap, w ramach którego GDOŚ będzie, zgodnie z kompetencjami wynikającymi z</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Projekt zostanie przesłany do ponownych uzgodnień po zakończeniu procedury Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko dla KPŻ2030 do MKiŚ oraz MRiRW, które zgłosiły uwagi o charakterze środowiskowym przed skierowaniem projektu uchwały na Komitet Stały Rady Ministrów. Ponadto w treści KPŻ2030 uwzględniono podrozdział 4.3. Wpływ realizacji Programu na środowisko – zostanie on uzupełniony po przeprowadzeniu Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko dla Programu.</p>	–	–

		<p>chronionych, które stanowią akty prawa miejscowego. W szczególności dotyczy to prac związanych z pogłębianiem, budową i remontami liniowej zabudowy regulacyjnej, czy budową obiektów hydrotechnicznych Planowane inwestycje mogą bowiem doprowadzić do nieodwracalnej utraty wartości przyrodniczej tych obszarów, a także znacząco zwiększyć zagrożenie wyginięciem licznych gatunków tam występującym.</p> <p>Należy również wskazać, że w wyniku realizacji planowanych trzech dróg wodnych ograniczone zostanie znacząco rekreacyjne korzystanie z rzek, a także może dojść do ograniczeń z rekreacyjnego korzystania z wód morza bałtyckiego, w szczególności w okolicach ujścia rzek, co będzie wynikiem braku lub zmniejszonego samooczyszczania się wód na trasach dróg wodnych.</p> <p>W tym miejscu warto również zwrócić uwagę na jeden z celów unijnej Strategii Bioróżnorodności do 2030 r. pod nazwą „Przywracanie przyrody do naszego życia” - odtworzenie co najmniej 25 000 km europejskich rzek poprzez przywrócenie do stanu swobodnego przepływu. Przedłożony program zdaje się stać w sprzeczności z celami wyznaczonymi na poziomie UE i choć niekoniecznie musi to oznaczać całkowitą rezygnację z poprawy stanu czy rozbudowy dróg wodnych to z całą pewnością aspekt odtworzenia swobodnego przepływu powinien zostać wzięty pod uwagę na poziomie koncepcyjnym.</p> <p>Wszystkie powyższe kwestie powinny zostać przeanalizowane podczas strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, która powinna zdecydować o dopuszczalności realizowaniu programu ze względu na ochronę wartości przyrodniczych, lub o sposobie jego realizacji tak aby ograniczyć negatywne oddziaływanie na środowisko i ludzi wywołane realizacją programu.</p>		<p>ustawy ooś, analizować ww. dokument i formułować do niego uwagi, to opiniowanie projektu dokumentu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, o którym mowa w art. 54 ust. 1 tej ustawy. Projekt Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030 wraz z prognozą oddziaływania na środowisko nie został jeszcze przedłożony do wspomnianego opiniowania. W związku z powyższym, zwracamy uwagę, że uzyskiwanie uzgodnień/uwag resortów przed zakończeniem strategicznej oceny oddziaływania na środowisko może się okazać przedwczesne, ponieważ w wyniku tej procedury z GDOŚ może zaistnieć konieczność dokonania zmian w projekcie Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030.”</p>			
Minister Rolnictwa i Rozwoju Wsi	KPŻ2030, rozdział 2.2. <i>Zgodność z dokumentami Unii Europejskiej oraz międzynarodowy mi</i>	–	–	–	–	<p>Proponuję również uzupełnienie rozdziału 2.2. <i>Zgodność z dokumentami Unii Europejskiej oraz międzynarodowymi o</i> informacje na temat <i>projektu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w zakresie odbudowy zasobów przyrodniczych (Nature Restoration Law) COM(2022) 304 final</i>. Projekt ww. rozporządzenia przewiduje (art. 9 <i>Odbudowa ekosystemów rolniczych</i>) m.in. ponowne nawadnianie gleb organicznych, użytkowanych rolniczo, które są osuszonymi torfowiskami. Wskazane jest zatem przenalizowanie, czy inwestycje proponowane w projekcie <i>Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030</i> nie spowodują zaburzenia stosunków wodnych w dolinach rzek i osuszenia gleb organicznych użytkowanych rolniczo. Ponadto, art. 7 ww. projektu rozporządzenia UE przewiduje odbudowę naturalnej łączności rzek oraz naturalnych funkcji powiązanych równin zalewowych, zatem wskazane jest przenalizowanie ww. zapisów w kontekście projektowanego <i>Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030</i>.</p>	<p>Uwaga wyjaśniona.</p> <p>W rozdziale 2. <i>Ramy prawne</i> ujęte zostały obowiązujące akty prawne, do których dostosowuje się zapisy projektu uchwały i jej załączników. Wskazany projekt rozporządzenia jest obecnie na etapie procedury legislacyjnej – za koordynację dokumentu na gruncie krajowym odpowiedzialny będzie Minister Klimatu i Środowiska.</p> <p>Ponadto, jak wskazano w odpowiedzi na uwagę zamieszczoną poniżej, dokumentem szczegółowo analizującym wpływ zapisów programu na środowisko naturalne jest prognoza oddziaływania na środowisko (dalej: Prognoza) przeprowadzona w ramach strategicznej oceny</p>

							oddziaływania na środowisko dla projektu KPŻ2030.
Minister Rolnictwa i Rozwoju Wsi	Uwaga ogólna	MRiRW zwraca uwagę na konieczność zapewnienia możliwości wędrówki ryb migrujących przez przeszkody oraz odbycia przez ryby tarła i żerowania na rzekach, podczas realizacji inwestycji zaplanowanych w ramach całego Krajowego Programu Żeglugowego.	Uwaga zostanie przeanalizowana i rozpatrzona na etapie przeprowadzania Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko dla Programu.	W związku z tym należy jeszcze raz podkreślić, iż projektowany „Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030” powinien zapewniać – podczas realizacji inwestycji w ramach Programu - możliwości wędrówki ryb migrujących przez przeszkody oraz odbywania przez ryby tarła i żerowania na rzekach.	Uwaga uwzględniona. Projekt zostanie przesłany do ponownych uzgodnień po zakończeniu procedury Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko dla KPŻ2030 do MKiŚ oraz MRiRW, które zgłosiły uwagi o charakterze środowiskowym przed skierowaniem projektu uchwały na Komitet Stały Rady Ministrów. Ponadto w treści KPŻ2030 uwzględniono podrozdział 4.3. Wpływ realizacji Programu na środowisko – zostanie on uzupełniony po przeprowadzeniu Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko dla Programu.	<p>W załączniku do projektowanej uchwały Rady Ministrów – „Krajowym Program Żeglugowy do roku 2023” nadal nie uwzględniono możliwych negatywnych skutków rozwoju śródlądowych dróg wodnych na ekosystemy wodne.</p> <p><i>Przeprowadzona analiza w rozdziale 4.3. „Wpływ realizacji Programu na środowisko” nie zawiera informacji na temat tego, w jaki sposób przeprowadzane prace oraz ich wynik będą miały wpływ na tarło i żerowanie ryb. Wielokrotnie powtarzana informacja o tym, że „działania spowodują korzyści środowiskowe w zakresie możliwości przemieszczania się ryb i innych organizmów wodnych – dzięki budowie nowoczesnej przepławki w ramach inwestycji na Ujściu Nysy” nie mówi nic o wpływie całego przedsięwzięcia na zapewnienie możliwości wędrówki ryb migrujących w rzece Odrze i w dolnym odcinku Wisły.</i></p> <p>W związku z powyższym, wnoszę o uzupełnienie projektu Programu o informacje jak poszczególne prace i inwestycje realizowane w jego ramach wpłyną, w szczególności, na osiągnięcie celów środowiskowych w obszarach przeznaczonych do ochrony gatunków zwierząt wodnych o znaczeniu gospodarczym, o których mowa w <i>rozporządzeniu Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 6 maja 2021 r. w sprawie określenia gatunków zwierząt wodnych o znaczeniu gospodarczym oraz obszarów przeznaczonych do ochrony tych gatunków</i> (Dz. U. poz. 896).</p>	<p>Uwaga wyjaśniona.</p> <p>Dokumentem szczegółowo analizującym wpływ zapisów programu na środowisko naturalne jest prognoza oddziaływania na środowisko (dalej: Prognoza) przeprowadzona w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu KPŻ2030.</p> <p>Rozdział <i>Wpływ realizacji Programu na środowisko</i> jest ogólnym podsumowaniem Prognozy. Natomiast w Prognozie przedstawiono ocenę oddziaływania zarówno całego KPŻ2030 jak i poszczególnych przedsięwzięć (bazując na dokumentacji środowiskowej i wydanych decyzjach administracyjnych). Oceniono wpływ na poszczególne komponenty środowiska. Poziom szczegółowości został dostosowany do stopnia ogólności dokumentu, wskazano potencjalne, negatywne oddziaływania, wskazano również, że szczegółowe analizy zostaną wykonane na etapie indywidualnej oceny oddziaływania na środowisko (dla tych przedsięwzięć, dla których taka ocena jeszcze nie została wykonana).</p> <p>Należy również podkreślić, że inwestycje na stopniu wodnym Ujście Nysy (tj. <i>Modernizacja śluzy oraz sterowni na stopniu wodnym Ujście Nysy wraz z przebudową awanportów oraz obiektów towarzyszących</i> oraz <i>Budowa jazu kłapowego na stopniu wodnym Ujście Nysy w km 180,50 rzeki Odry wraz z infrastrukturą towarzyszącą</i>) posiadają decyzje środowiskowe.</p> <p>Projekt prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu <i>Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030</i> był konsultowany społecznie w III kwartale 2022 r. i jest dostępny na stronie Ministerstwa Infrastruktury (link do strony).</p>

Minister Rolnictwa i Rozwoju Wsi	Uwaga ogólna	W projekcie pominięto możliwe negatywne skutki rozwoju śródlądowych dróg wodnych na ekosystemy wodne, w szczególności na siedliska i gatunki chronione. Wskazane jest uzupełnienie dokumentu o kwestie środowiskowe, z wykorzystaniem wytycznych dotyczących transportu śródlądowymi drogami wodnymi i wdrożenia dyrektywy „ptasiej” i „siedliskowej”.	Uwaga zostanie przeanalizowana i rozpatrzona na etapie przeprowadzania Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko dla Programu.	W projekcie pominięto możliwe negatywne skutki rozwoju śródlądowych dróg wodnych na ekosystemy wodne, w szczególności na siedliska i gatunki chronione. Cele szczegółowe nie wskazują na koszty środowiskowe związane z modernizacją i odbudową wodnych szlaków transportowych. Koszty te będą wynikać z obniżenia wartości całego szeregu usług środowiskowych, które spełniają ciekі wodne o naturalnym lub zbliżonym do naturalnego przepływie, takich jak procesy naturalnego oczyszczania rzek, występowania obszarów zalewowych chroniących przed powodziami, czy podtrzymywanie populacji i umożliwianie tarła dla całego szeregu gatunków ryb migrujących i innych gatunków zwierząt. Rzeki to złożone, dynamiczne ekosystemy, wykorzystywane do różnych celów, co może powodować konflikty i zagrożenia dla środowiska. Przy planowaniu zrównoważonej infrastruktury dróg wodnych, mając na celu minimalizację jej negatywnych skutków, konieczne jest uwzględnienie szerszego kontekstu środowiskowego tego sektora. Ważne jest tu zintegrowane, interdyscyplinarne podejście, co należy uwzględnić już na wczesnym etapie procesu planowania. Ponadto, w przypadku dokonywania modernizacji budowli hydrotechnicznych, należy uwzględnić zapewnienie dróg migracji, w tym przepławek bądź innych skutecznych rozwiązań umożliwiających ominięcie konstrukcji hydrotechnicznych na rzekach, o parametrach umożliwiających migrację wszelkich gatunków ryb migrujących również ryb dużych, nie posiadających zdolności do pokonywania stopni wodnych, takich jak np. jesiotr ostronosy. Zasadne wydaje się również, oprócz modernizacji i odbudowy, usuwanie konstrukcji hydrotechnicznych na rzekach, które nie spełniają już swojej funkcji bądź/i stanowią zagrożenie dla bezpieczeństwa. Mając na uwadze powyższe oraz uwzględniając zalecenia Komisji Europejskiej odnośnie stosowania zintegrowanego podejścia do planowania rozwoju śródlądowych dróg wodnych – zwłaszcza gdy przedsięwzięcia te ubiegają się o dofinansowanie w ramach programów UE – wskazane jest uzupełnienie projektowanego dokumentu o kwestie środowiskowe, z wykorzystaniem wytycznych dotyczących transportu śródlądowymi drogami wodnymi i wdrożenia dyrektywy „ptasiej” i „siedliskowej” (tzw. „dyrektyw naturowych”), które zostały opracowane wspólnie przez służby Komisji Europejskiej ds. środowiska i transportu w 2012 r.	Uwaga uwzględniona. Projekt zostanie przesłany do ponownych uzgodnień po zakończeniu procedury Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko dla KPŻ2030 do MKiŚ oraz MRiRW, które zgłosiły uwagi o charakterze środowiskowym przed skierowaniem projektu uchwały na Komitet Stały Rady Ministrów. Ponadto w treści KPŻ2030 uwzględniono podrozdział 4.3. Wpływ realizacji Programu na środowisko – zostanie on uzupełniony po przeprowadzeniu Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko dla Programu.	–	–
Prezes Rządowego Centrum Legislacji	KPŻ2030, „Plany zarządzania ryzykiem powodziowym” (str. 13)	W projekcie Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030 (dalej: KPŻ) w ust. 2.4. Inne powiązane dokumenty planistyczne w akapicie zatytułowanym „Plany zarządzania ryzykiem powodziowym” (str. 13) zawarto stwierdzenie, że Zgodnie z art. 173 ust. 19 obowiązującej od 1	Uwaga uwzględniona.	–	–	–	–

		stycznia 2018 r. ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne PZRP sporządza się na okres 6 lat. Natomiast należy zauważyć, że przywoływany artykuł ww. ustawy stanowi, że Plany zarządzania ryzykiem powodziowym podlegają przeglądowi co 6 lat oraz w razie potrzeby aktualizacji. W związku z powyższym należy dokonać korekty omawianego akapitu w powyższym zakresie.					
Prezes Rządowego Centrum Legislacji	Tabela 4 oraz Wykres 5 KPŻ (str. 27)	koszty zanieczyszczenia podaje się w eurocentach. Należy zwrócić uwagę, że koszty te powinny zostać podane także w złotych, ze wskazaniem podstawy przeliczenia (np. w odnośniku).	Uwaga nieuwzględniona. Koszty podane są w eurocentach, ponieważ bazują na materiale źródłowym opracowanym przez Komisję Europejską i służą do wykorzystania przy analizach ekonomicznych inwestycji transportowych. Mając na uwadze, że dane są cytowane wprost z opracowania źródłowego nie można dokonać zmiany na złotych.	–	–	–	–
Prezes Rządowego Centrum Legislacji	Rozdział 6 KPŻ2030 w akapicie 5 § 3 projektu uchwały RM w sprawie ustanowienia programu rozwoju pod nazwą KPŻ2030	W treści mowa o raporcie z postępów w realizacji KPŻ w roku ubiegłym, przygotowanym przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej, który to raport minister przedstawia Radzie Ministrów do końca czerwca, przy czym jest tu przywoływany § 3 uchwały Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu rozwoju pod nazwą Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030. Należy zauważyć, że przywoływany przepis stanowi jedynie o koordynowaniu i nadzorowaniu Programu przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej. W związku z powyższym omawiany akapit wymaga odpowiedniego przeformułowania. Analogiczna uwaga dotyczy akapitu 7, w którym zawarto stwierdzenie o przedkładaniu Radzie Ministrów przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej raportu końcowego w terminie 6 miesięcy od dnia zakończenia wykonania Programu – zgodnie § 3 ww. uchwały	Uwaga uwzględniona.	–	–	–	–
Prezes Rządowego Centrum Legislacji	KPŻ2030, uwaga ogólna – dot. konsultacji	Należy także zwrócić uwagę, że zgodnie z art. 19a ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2021 r. poz. 1057), projekty programów podlegają konsultacjom z jednostkami samorządu terytorialnego oraz partnerami społecznymi i gospodarczymi, a w przypadku programów opracowanych przez ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego, właściwych ministrów i zarządy województw – również z Komisją Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.	Uwaga uwzględniona. Projekt uchwały zostanie przesłany do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego niezwłocznie po zakończeniu etapu uzgodnień międzyresortowych.	–	–	–	–
Prezes Rządowego Centrum Legislacji	projekt uchwały	–	–	–	–	Zmiana okresu realizacji Programu, gdyż obecnie jest wskazany okres 2021-2030 oraz daty wejścia w życie uchwały.	Uwaga uwzględniona.
Prezes Rządowego Centrum Legislacji	KPŻ2030, uwaga ogólna	–	–	–	–	Odpowiedniego przeredagowania wymaga jednocześnie cały Program, ponieważ zawiera on szereg odniesień do lat 2019-2022 podczas gdy jego realizacja będzie odbywać się najwcześniej od roku 2023.	Uwaga uwzględniona. Zaktualizowano dane finansowe. Dane za lata 2019 i 2020 uaktualniono, jeśli dostępne są nowe dane w przedmiotowym zakresie.
Prezes	Uwaga ogólna	KPŻ wymaga wprowadzenia szeregu zmian	Uwagi przesłane w trybie	Uwagi redakcyjne przekazane w trybie roboczym.	Uwagi uwzględnione.	Uwagi redakcyjne, przekazane w trybie roboczym	Uwagi częściowo

Rządowego Centrum Legislacji	do KPŻ2030 i Uzasadnienia	redakcyjnych, które zostały przekazane w trybie roboczym opiekunowi merytorycznemu projektu w Ministerstwie Infrastruktury.	roboczym zostały uwzględnione.				uwzględnione. Nie uwzględniono uwag stylistycznych i dotyczących poprawności językowej tam, gdzie wyjściowa forma była użyta poprawnie, m.in. nie zamieniano przyimka „pomimo” na przyimek „mimo” – obie formy są poprawne i można używać ich zamiennie. W związku z powyższym MI nie widzi konieczności wprowadzania proponowanych zmian. Nie uwzględniono również uwag dot. propozycji zmiany szyku zdania w cytatach.
Ministerstw o Rozwoju i Technologii	Uwaga ogólna	–	–	–	–	<p>Program jest związany z potencjalnie dużym negatywnym wpływem na środowisko naturalne i warunki hydrologiczno-klimatyczne, w tym odporność na klęski żywiołowe (m.in. szereg opinii środowiska naukowego wskazuje, że regulacja rzek może być przeciwnie skuteczna, jeśli chodzi o przeciwdziałanie powodziom, nie mówiąc o ryzykach związanych z bioróżnorodnością, coraz częściej wskazywaną w dyskusjach nad rozwojem gospodarczym, m.in. w Celach Zrównoważonego Rozwoju Agendy 2030 na rzecz zrównoważonego rozwoju, pracach OECD czy Komisji Europejskiej). Wyrażam w związku z tym pewną wątpliwość, związaną z bardzo ograniczonymi konsultacjami z organizacjami reprezentującymi ww. aspekty. Praktycznie wszystkie spośród 41 organizacji wymienionych w OSR to reprezentatywne organizacje pracodawców, organizacji związkowych, stowarzyszeń gospodarczych lub związanych z żeglugą czy gospodarką wodną. Wyjątkiem w tym gronie jest Koalicja „Ratujmy Rzeki”.</p> <p>W OSR wskazano, że przeprowadzenie kolejnych konsultacji planowane jest na etapie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu Programu, i że będą one prowadzone w trybie ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Niemniej w sytuacji licznych kontrowersji związanych z planowanymi inwestycjami dot. rozbudowy rzecznych korytarzy transportowych konieczna wydaje się zapewnienie właściwej reprezentacji podmiotów i ekspertów wskazujących na ryzyka, w tym zwłaszcza środowiskowe. Pozwoli to zaprojektować jak najlepsze regulacje, uwzględniające nie tylko potencjalne korzyści gospodarcze, ale również ryzyka.</p>	<p>Uwaga wyjaśniona, OSR projektu uchwały został uzupełniony o stosowne wyjaśnienie.</p> <p>Koalicja „Ratujmy Rzeki” jest czynną i aktywnie działającą organizacją zrzeszającą wszystkie najważniejsze organizacje ekologiczne w Polsce, w tym m.in. Fundację Greenmind, Fundację WWF Polska, Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków oraz Stowarzyszenie Ekologiczne EKO-UNIA.</p> <p>Koalicji „Ratujmy Rzeki” zrzesza obecnie 51. Organizacji, 37. osób indywidualnych, ekspertów, naukowców i aktywistów, 2. partnerów zagranicznych oraz media wspierające. Podmiotem wspierającym koalicję jest również Związek Stowarzyszeń Kongresu Ruchów Miejskich.</p> <p>Dotychczasowa współpraca MI z organizacjami ekologicznymi działającymi w Polsce pokazuje, że ten sposób komunikacji jest skuteczny.</p> <p>Organizacje ekologiczne były jedną z najbardziej aktywnych grup uczestniczących w konsultacjach publicznych prowadzonych na podstawie ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju.</p> <p>Stanowiły 8% wszystkich instytucji, które zgłosiły uwagi do projektu KPŻ2030 (po JST, przedstawicielach branży transportu i logistyki oraz placówkach oświatowych).</p>

							Uwagi organizacji ekologicznych stanowiły drugą najliczniejszą grupę zgłoszonych wniosków (31% wszystkich uwag).
--	--	--	--	--	--	--	--