

Załącznik nr 1. do Raportu z konsultacji publicznych Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030.

Zestawienie uwag, które wpłynęły do Ministerstwa Infrastruktury na formularzach konsultacyjnych, w ramach konsultacji publicznych projektu *Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030* realizowanych na podstawie ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. *o zasadach prowadzenia polityki rozwoju*

Lp.	Część projektu, której dotyczy uwaga/wniosek	Zapis w projekcie, którego dotyczy uwaga/wniosek	Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Uzasadnienie	Stanowisko Ministerstwa Infrastruktury
Fundacja WWF Polska					
1	Generalna uwaga dotycząca procedury konsultacji	-	<p>W pierwszej kolejności Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030 powinien być konsultowany razem z Prognozą w ramach Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko 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 (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2373 wraz z póź. zm.).</p> <p>Wnosimy o wznowienie konsultacji społecznych po przygotowaniu SOOŚ i wprowadzeniu w dokumencie zmian uwzględniających wyniki strategicznej oceny.</p>	<p>Przyjęcie uchwały RM w sprawie ustanowienia programu rozwoju pod nazwą „Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030” powinno stanowić ostatni krok w procedurze dotyczącej wdrożenia KPŻ 2030. Tymczasem przekazano do konsultacji niepełny dokument (bez rozdziału dotyczącego SOOŚ), który może ulec zmianom w toku przeprowadzenia procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Postępowanie dotyczące przygotowania dokumentacji, w tym projektu prognozy oddziaływania na środowisko, na potrzeby przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030. zostało ogłoszone na stronie Urzędu Zamówień Publicznych w dniu 29.10.2021 (godzina publikacji 14:59): https://miniportal.uzp.gov.pl/Postepowania/f11a86f8-5e11-4000-81fb-1256fba95fb1</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Konsultacje publiczne projektu KPŻ2030 prowadzone są na podstawie art. 19a ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. <i>o zasadach prowadzenia polityki rozwoju</i> (Dz. U. z 2021 r. poz. 1057). Równoległe do powyższego procesu prowadzone było postępowanie w celu wyłaniania wykonawcy, który wesprze Ministerstwo Infrastruktury w przeprowadzeniu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (SOOŚ) dla projektu KPŻ2030.</p> <p>Rozdział dotyczący wpływu KPŻ2030 na środowisko zostanie uzupełniony – zgodnie z informacją zamieszczoną w dokumencie przekazanym do konsultacji publicznych w grudniu 2021 r. – po przeprowadzeniu SOOŚ.</p> <p>Na etapie SOOŚ zostaną przeprowadzone konsultacje publiczne projektu 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 (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2373 wraz z póź. zm.). Wówczas do konsultacji publicznych przekazany zostanie projekt Programu z uzupełnionym rozdziałem na temat wpływu na środowisko.</p>

2	KPŻ 2030, rozdział 1 (w powiązaniu z rozdziałem 4); zał.1 Indykatywna lista projektów inwestycyjnych do realizacji w ramach Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030	Zapisy dotyczące zakresu Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030.	Program powinien uwzględniać wszystkie inwestycje żeglugowe, konieczne do osiągnięcia celów KPŻ 2030. Umożliwi to konieczną do przeprowadzenia ocenę skumulowanego oddziaływania na środowisko oraz analiz wpływu przyjęcia Programu na realizację Ramowej Dyrektywy Wodnej, oraz wpływu realizacji programu na bezpieczeństwo powodziowe.	<p>KPŻ 2030, zgodnie z załącznikiem 1 obejmuje obecnie tylko 10 projektów dotyczących zarówno Odry jak i Wisły. Natomiast wymieniono w nim inwestycje „komplementarne” umieszczone w innych dokumentach strategicznych wskazując na konieczność ich realizacji np. budowa stopni wodnych Lubiąż i Ścinawa na Odrze czy Siarzewa na Wiśle. Wyjaśnienia zawarte w KPŻ w tym zakresie są niewystarczające.</p> <p>Z powszechnie dostępnych opracowań wynika, że na Odrze jest obecnie planowanych lub realizowanych około 80 inwestycji, które służyć mają poprawie warunków żeglugowych (np. przebudowa śluz, odbudowa zabudowy regulacyjnej, budowa stopni wodnych, regulacja rzeki). Nie ma obecnie dokumentu strategicznego, który zawierałby wszystkie te inwestycje (analiza ekonomiczna, efektywność itd.) oraz oceniałby skumulowany wpływ tych inwestycji na środowisko w ramach SOOŚ. Taką rolę powinien spełniać Krajowy Program Żeglugowy.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Zmieniony zostanie cel główny KPŻ2030 odpowiadający charakterystyce Programu.</p> <p>Należy podkreślić, że KPŻ2030 jest programem rozwoju sektora żeglugi śródlądowej, tj. obejmuje swoim zakresem podniesienie konkurencyjności i wykorzystania transportu wodnego śródlądowego (m.in. poprzez inwestycje na drogach wodnych) oraz otoczenia zewnętrznego (m.in. utrzymanie konkurencyjności przedsiębiorstw, utrzymanie poziomu zatrudnienia oraz rozwój szkolnictwa zawodowego).</p> <p>Realizacja celów szczegółowych KPŻ2030 nie jest uwarunkowana jedynie realizacją działań inwestycyjnych.</p> <p>Projekty komplementarne nie stanowią zakresu Programu – KPŻ2030 nie wskazuje na konieczność ich realizacji, a jedynie zaznacza ich wpływ na sektor żeglugi śródlądowej. Należy podkreślić, że część dotycząca projektów komplementarnych zostanie odpowiednio zmodyfikowana tak aby KPŻ2030 posiadał jasno i precyzyjnie zdefiniowany zakres interwencji.</p>
3	KPŻ 2030, przykładowo rozdz.1, str. 5 oraz pozostałe fragmenty dotyczące porozumienia a AGN	„Rzeczpospolita Polska, jako strona Porozumienia AGN, zobowiązana jest do zapewnienia na objętych tym Porozumieniem drogach wodnych warunków nawigacyjnych spełniających kryteria właściwe dla śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym,	<p>a) Należy zweryfikować w dokumencie podejście do komunikowania zobowiązań wynikających z ratyfikacji porozumienia AGN jako zewnętrznego zobowiązania, które jest bezwzględne i dla którego niemożliwe są działania alternatywne (możliwość wypowiedzenia porozumienia).</p> <p>b) W treści dokumentu należy również odnieść się do samego rozporządzenie TEN- T</p>	<p>a) Zgodnie z opinią prawną opracowaną na zlecenie Fundacji WWF Polska przez Kancelarię Jendrośka Jerzmański Bar i Wspólnicy. Prawo gospodarcze i ochrony środowiska, sp. z o.o. dotyczącą wymagań unijnego prawa ochrony środowiska dotyczących rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na przykładzie Odrzańskiej Drogi Wodnej: „Jednocześnie należy zauważyć, że sama ratyfikacja przez Polskę Porozumienia [AGN] – i tym samym przyjęcie wynikających z niego zobowiązań – była decyzją, do podjęcia której Polska nie była zobowiązana np. ze względu na swoje członkostwo w UE (Unia nie jest stroną Porozumienia, w odróżnieniu od niektórych innych umów międzynarodowych). A zatem nie broni się argument o istnieniu zewnętrznego, narzuconego przez AGN, zobowiązania do realizacji dróg wodnych określonej klasy.</p>	<p>Ad. a) Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Doprecyzowane zostaną zapisy dotyczące Porozumienia AGN, zgodnie z jego treścią.</p> <p>Należy podkreślić, że Porozumienie AGN zostało przyjęte na podstawie art. 89 Konstytucji RP w drodze ustawy przyjętej jednomyślnie przez Sejm RP (bez głosów sprzeciwu).</p> <p>Ponadto, zgodnie z art. 22 ustawy z 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych (Dz.U. 2000 Nr 39 poz.443) każda umowa międzynarodowa może zostać wypowiedziana. W związku z powyższym nie ma potrzeby uwzględnić w tekście takich informacji.</p>

		<p>tzw. klasy „E”, odpowiadających co najmniej IV klasie żeglowności. Do realizacji postanowień Porozumienia AGN niezbędne jest przeprowadzenie inwestycji polegających na modernizacji polskich odcinków dróg wodnych E30, E40 i E70 oraz budowy brakujących śródlądowych połączeń wodnych w rozumieniu AGN, takich jak polski odcinek połączenia Dunaj-Odra-Łaba (E30) czy połączenia Warszawa-Brześć (E40).”</p>		<p>Można założyć, że to raczej ratyfikacja Porozumienia [...] była efektem podjęcia politycznej decyzji o rozwoju dróg śródlądowych w Polsce, a nie odwrotnie. Na marginesie można wspomnieć, że art. 15 Porozumienia przewiduje możliwość jego wypowiedzenia – w przypadku rezygnacji z realizacji jego postanowień.” (https://straznicy.wwf.pl/raport-analiza-prawna-wymagan-unijnego-prawa-ochrony-srodowiska-dotyczacych-rozwoju-srodladowych-drog-wodnych-w-polsce/)</p> <p>b) Rozporządzenie TEN-T przewiduje także tworzenie „korytarzy sieci bazowej”, które są „instrumentem ułatwiającym skoordynowane wdrażanie sieci bazowej” (art. 42-48 rozporządzenia). Listę tych korytarzy określa załącznik I część I do rozporządzenia „łącząc Europę” (rozporządzenie TEN-T odsyła do niego w art. 44 ust. 1). Rozporządzenie „łącząc Europę” we wskazanym załączniku wymienia wprawdzie korytarz „Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrawa”, co częściowo (ale tylko częściowo) mogłoby się pokrywać z trasą Odrzańskiej Drogi Wodnej, ale jednocześnie nie przesądza ono jaki rodzaj transportu ma być rozwijany w ramach tego korytarza, w szczególności nie wskazuje, że mają to być śródlądowe drogi wodne. Wręcz przeciwnie: tabela zawarta w załączniku I części I rozporządzenia „łącząc Europę”, przedstawiająca „Wstępnie zidentyfikowane odcinki, w tym projekty” składające się na korytarz Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrawa, wymienia tu transport kolejowy i drogowy.</p> <p>c) Unijne zalecenia (Biała Księga transportu UE) mówią o przeniesieniu na transport zrównoważony, m.in. kolej, znacznej części przewozów towarowych do 2030 roku, żeby zwiększyć konkurencyjność europejskiej gospodarki oraz zmniejszyć emisję. Do 2030 r. 30% towarów wożonych ponad 300 km, a w 2050 r. 50% takich towarów powinno zostać przeniesione na zrównoważony transport. Aby to było możliwe, sieć transportowa przejmująca towary musi być porównywalna do sieci drogowej. O ile długość dróg krajowych w Polsce i sieci kolejowej jest podobna (ok. 20 tys. km), o tyle nawet po dostosowaniu dróg wodnych do konwencji AGN będą one siecią niszową o 6-krotnie</p>	<p>Ad. b) Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Zapisy zostaną uzupełnione o korytarze sieci bazowej TEN-T przebiegające przez terytorium Polski, w tym o korytarz Morze Bałtyckie-Morze Północne, w ramach którego uwzględniono odcinek ODW.</p> <p>Należy zaznaczyć, że KPŻ2030 jest dokumentem planistycznym, który jest zgodny ze <i>Strategią Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności (Sustainable and Smart Mobility Strategy) do roku 2050 (Inicjatywa Nowego Zielonego Ładu)</i>.</p>
--	--	---	--	---	--

				<p>mniejszym zasięgu niż obecna sieć kolejowa i drogową w Polsce.</p>	
4	<p>KPŻ 2030, rozdział 2.2</p>	<p>Odniesienie do Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej</p>	<p>Wnoskujemy o wskazanie na wymogi środowiskowe zawarte w tym rozporządzeniu. Należy również uzupełnić informacje w tym zakresie o projekt nowego rozporządzenia (Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013) z 14 grudnia 2021 r. W projekcie tym nie uwzględniono dróg wodnych Odry i Wisły w zakresie objętym KPŻ 2030 - powinno być to wyraźnie zaznaczone w tekście Programu Wnoskujemy o uzupełnienie Programu o te zapisy. Program powinien wyjaśniać dlaczego w jaki sposób Polska zamierza realizować projekty rozbudowy dróg wodnych poza europejską siecią TEN T i związanym z tym wsparciem finansowym UE.</p>	<p>Analizując zgodność KPŻ 2030 z dokumentami Unii Europejskiej, w tym Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, należy wskazać również wymogi środowiskowe zawarte w przedmiotowym rozporządzeniu. Takie ujęcie tematu już na wstępnym etapie rozważań byłoby korzystne z punktu widzenia opracowania rzetelnej Prognozy w ramach procedury SOOŚ, zwłaszcza w zakresie rozwiązań alternatywnych. Warto tu również przytoczyć zapis z projektu nowego rozporządzenia:</p> <p>„(45) Inland waterways in Europe are characterised by a heterogeneous hydro-morphology which hampers a coherent performance for all waterway stretches. Inland waterways, especially free flowing stretches, may be heavily impacted by climate and weather conditions. In order to ensure reliable international traffic, while respecting the hydro-morphology and applicable environmental legislation, TEN-T requirements should take into account the specific hydro-morphology of each waterway (for example free-flowing or regulated rivers) as well as the objectives of environmental and biodiversity policies. Such an approach should be considered at river basin level.”</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Uwaga uwzględniona w części dotyczącej wskazania wymogów środowiskowych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. .</p> <p>Uwaga nieuwzględniona w części dotyczącej uzupełnienia treści dokumentu o propozycje projektu nowego rozporządzenia. Jak wskazuje Wnioskodawca przytaczany dokument jest w fazie procedury legislacyjnej i nie jest obowiązującym aktem prawnym.</p> <p>Jednakże należy wskazać, że opublikowana propozycja projektu rozporządzenia nie wyklucza prowadzenia transportu po odcinkach swobodnie płynących, a jedynie wskazuje na konieczność uwzględnienia ich hydromorfologicznego charakteru oraz celów środowiskowych.</p> <p>Tak przyjęta logika jest zgodna z zakresem interwencji KPŻ2030. Planowane inwestycje dotyczą jedynie istniejącej infrastruktury i mają na celu rewitalizację transportowego potencjału przy zachowaniu możliwości osiągnięcia celów środowiskowych.</p>
5	<p>KPŻ 2030, rozdział 2.3</p>	<p>Odniesienie do Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku</p>	<p>Warto uzupełnić informację dotyczącą odniesienia do Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku o fakt, iż w Prognozie do tego dokumentu wskazano aby „przy projektowaniu rozwiązań dla transportu śródlądowego zalecane jest ich skonfrontowanie z Wytycznymi w sprawie transportu śródlądowego i sieci Natura 2000, Zrównoważony rozwój śródlądowych dróg wodnych i zarządzanie nimi w kontekście</p>	<p>Na chwilę obecną w KPŻ 2030 brak jest odniesienia się do kwestii środowiskowych, co właściwie powinno wykluczyć dokument z konsultacji na tym etapie prac. Jednak kwestie środowiskowe powinny zostać ujęte również w innych rozdziałach, np. tych odnoszących się do dokumentów strategicznych. W KPŻ 2030 pominięto zagadnienia środowiskowe w przytaczanych dokumentach strategicznych.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Konsultacje publiczne projektu KPŻ2030 prowadzone są na podstawie art. 19a ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2021 r. poz. 1057). Równoległe do powyższego procesu prowadzone było postępowanie w celu wyłaniania wykonawcy, który wesprze Ministerstwo Infrastruktury w przeprowadzeniu strategicznej oceny</p>

			dyrektywy ptasiej i siedliskowej UE (Komisja Europejska, 2012 r.).		<p>oddziaływania na środowisko dla projektu KPŻ2030.</p> <p>Rozdział dotyczący wpływu KPŻ2030 na środowisko zostanie uzupełniony – zgodnie z informacją zamieszczoną w dokumencie przekazanym do konsultacji w grudniu 2021 r. – po przeprowadzeniu SOOŚ.</p> <p>Na etapie SOOŚ zostaną przeprowadzone konsultacje publiczne projektu 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 (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2373 wraz z póź. zm.). Wówczas do konsultacji publicznych przekazany zostanie projekt Programu z uzupełnionym rozdziałem dotyczącym wpływu KPŻ2030 na środowisko.</p>
6	KPŻ 2030, rozdział 2.4	Odniesienia do PPSS oraz do PZRP	Należy szczegółowo wyjaśnić zależność pomiędzy działaniami przedstawionymi w KPŻ 2030, a działaniami służącymi żegludze śródlądowej zawartymi w PPSS i PZRP (np. budowa stopni wodnych Lubiąż, Ścinawa, Siarzewo, regulacja Odry). Wnioskujemy o wskazanie i - tam gdzie to możliwe - wymienienie w Programie wszystkich koniecznych do realizacji inwestycji hydrotechnicznych z każdorazowym odniesieniem do ich ujęcia w PPSS oraz PZRP. Brak szczegółowego ujęcia tych inwestycji w Programie uniemożliwia właściwe przeprowadzenie oceny wpływu realizacji Programu na środowisko oraz wpływu na powódzie i susze.	W KPŻ 2030 wskazano, że wybrane działania zawarte w PPSS i PZRP są komplementarne względem działań zawartych w KPŻ 2030. Oznacza to, że realizują podobny cel, co zresztą wskazano w szczegółowych dokumentach dotyczących przedmiotowych inwestycji. Niejasny jest zatem brak ujęcia tych inwestycji w KPŻ 2030 (zwłaszcza w kontekście opisywanych w rozdziale 4 celów KPŻ, co szczegółowo przedstawiono w poniższych punktach niniejszych uwag. Wymowa tego podrozdziału jest taka, że budowa stopni wodnych czy regulacja rzek służą przede wszystkim innym celom niż żegluga, a tylko „przy okazji” przyczyniają się do poprawy warunków żeglugowych na tych rzekach. Takie ujęcie tematu jest nieprawdziwe i zaciemnia rzeczywiste podejście do analiz strategicznych sugerując wielofunkcyjność obiektów hydrotechnicznych, które tak naprawdę zawsze, w pierwszej kolejności miały służyć żegludze. Wskazanie i - tam gdzie to możliwe - wymienienie w Programie wszystkich koniecznych do realizacji inwestycji hydrotechnicznych z każdorazowym odniesieniem do ich ujęcia w PPSS oraz PZRP jest również konieczne do przeprowadzenia analiz wpływu realizacji	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Dokumenty PPSS i PZRP są przygotowywane w osobnych procesach i na innych podstawach prawnych. Ich celem nie jest realizacja założeń KPŻ2030. Zapisy w tym zakresie zostaną przeformułowane.</p>

				Programu na środowisko oraz wpływu na powodzie i susze.	
7	KPŻ 2030, rozdział 3.1.2	Zagadnienia dotyczące zasobów wodnych	Należy przerehabilitować rozdział pod kątem priorytetów w kontekście stwierdzonych niedoborów zasobów wodnych a potrzeb żeglugowych.	W podrozdziale słusznie stwierdzono, że: „W nadchodzących latach należy liczyć się z częstszym występowaniem zarówno suszy, jak i wysokiej wody – mających negatywny wpływ m.in. na żeglugę śródlądową.” Natomiast nie wyciągnięto z tego prawidłowych wniosków. Rozdział powinien wyraźnie wskazać, że przy tak niskich zasobach wodnych oraz w kontekście zmian klimatycznych, żegluga śródlądowa w takiej skali, jaka jest obecnie planowana (w ramach KPŻ 2030 i poza nim) nie będzie możliwa. W dokumencie słusznie zauważono również, że retencja powinna służyć ochronie przeciwpowodziowej. Podkreślenia wymaga jednak to, że w większości przypadków są to inne rodzaje retencji niż te wymagane przez żeglugę. Do celów żeglugowych buduje się bowiem stopnie wodne i wielofunkcyjne zbiorniki zaporowe, a te działania mają ograniczone funkcje przeciwpowodziowe lub nie mają ich wcale. Dodatkowo dla celów żeglugowych trzeba uregulować rzeki, co przyspiesza odpływ wód, z zatem jest sprzeczne z celami ochrony przeciwpowodziowej. Trzeba zatem wyraźnie oddzielić cele żeglugowe od pozostałych i w tym ujęciu żegluga w kontekście oceny zasobów wodnych powinna być na końcu listy priorytetów.	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>KPŻ2030 to dokument planistyczny dla sektora transportu wodnego śródlądowego – określa on cele zgodne z polityką transportową kraju. Kwestie zasobów wodnych zostały wskazane jako mające wpływ na realizację Programu, ale nie są jego przedmiotem.</p> <p>Projekty inwestycyjne ujęte w KPŻ2030 polegają na odbudowie zabudowy regulacyjnej i modernizacji istniejących obiektów hydrotechnicznych (na użytkowanych transportowo odcinkach dróg wodnych) likwidujących wąskie gardła istotne dla prowadzenia transportu, a także dalszy rozwój systemu informatycznego RIS i inne działania nieinwestycyjnie związane z rozwojem sektora żeglugi śródlądowej i transportu wodnego śródlądowego w Polsce.</p> <p>Oznacza to, że w ramach KPŻ2030 nie planuje się żadnych inwestycji w zakresie budowy nowej dużej infrastruktury hydrotechnicznej, takiej, jak obiekty piętrzące na drogach wodnych czy kanały lateralne.</p>
8	KPŻ 2030, rozdział 3.1.2	Zagadnienia dotyczące zasobów wodnych	1. Wnioskujemy o uzupełnienie Programu o rzeczywistą diagnozę potrzeb społecznych w odniesieniu do transportu śródlądowego. Rozdział 3 pomimo tytułu sugerującego diagnozę społeczno - gospodarczą nie odnosi się do kwestii społecznych i nie zawiera żadnych analiz związanych z potrzebami społecznymi w zakresie transportu towarowego, pasażerskiego i turystycznego.	Program nie zawiera diagnozy potrzeb społecznych w zakresie transportu drogami wodnymi. Nie odnosi się też do kwestii korzyści społecznych z rozwoju śródlądowego transportu wodnego. Nie zawiera porównania korzyści społecznych z rozwoju transportu śródlądowego w porównaniu z korzyściami społecznymi z rozwoju innych form transportu. Program niemal pomija kwestię wpływu zmian klimatycznych i obserwowanych zmian rozkładu opadów i związanych z tym zmian przepływów na żeglugę. Nie analizuje możliwych scenariuszy i trendów w odniesieniu do potrzeb wodnych innych gałęzi gospodarki rosnącej presji i zmian zapotrzebowania na wodę oraz i ich możliwego	<p>Ad 1. Uwaga uwzględniona.</p> <p>Ad 2. Uwaga nieuwzględniona – poza zakresem Programu.</p> <p>Do analizy dostępności zasobów wodnych służą dokumenty planistyczne z obszaru gospodarki wodnej lub dokumenty dotyczące wspierania rozwoju retencji i przeciwdziałania skutkom suszy.</p> <p>Podkreślenia wymaga, że istotą części inwestycyjnej Programu jest rewitalizacja istniejącej zabudowy hydrotechnicznej. Przy tak skonstruowanym zakresie inwestycji nie jest wymagana szczegółowa</p>

			<p>2. Wnioskujemy o przeprowadzenie rzetelnej analizy zmian dostępności zasobów wodnych w Polsce uwzględniających obecne i przyszłe zapotrzebowanie na wodę innych gałęzi gospodarki w Polsce oraz zmian ilości i jakości wody w dobie zmian klimatycznych. Brak tych analiz i przewidywanych scenariuszy dostosowania oczekiwań żeglugi do obserwowanych, drastycznych zmian związanych ze zmianą rozkładu czasowego i przestrzennego opadów oraz zmian w przepływach powoduje, że założenia Programu nie są wiarygodne i miarodajne.</p> <p>3. Wnioskujemy o uzupełnienie Programu o dział wskazujący kierunki dostosowania żeglugi towarowej, pasażerskiej i turystycznej do wyzwań XXI wieku związanych ze zmianami klimatycznymi wpływającymi na zasoby wodne.</p>	<p>wpływu na dostępność wody na potrzeby żeglugi. Tym samym nie bierze pod uwagę możliwych zmian w dostępności do wody w dobie zmieniających się drastycznie warunków hydrologicznych.</p> <p>W konsekwencji niemal zupełnego pominięcia w Programie możliwych scenariuszy zmian klimatycznych i ich wpływu na ilość dostępnej wody i przepływy w rzekach Program nie precyzuje choćby kierunków koniecznych działań dostosowawczych (np. zmian konstrukcji statków umożliwiających żeglugę przy małym zanurzeniu). Generalnie Program zakłada "konserwatywnie" i w sposób wybitnie "technokratyczny" rozwój żeglugi śródlądowej w sposób wymagający dostosowania rzek do statków a nie w sposób dostosowujący statki do obecnych warunków na rzekach. Nie wskazuje na kierunki dostosowania żeglugi do obserwowanych zmian klimatycznych wpływających na ilość i jakość dostępnej wody. Nie wskazuje na konieczność zmiany podejścia do zasobów wodnych i ich dostępności dla żeglugi, w związku z rosnącą presją na zasoby wodne i rosnącym konkurowaniem o wodę wielu branż. Nie wskazuje na konieczność zmiany w traktowaniu zasobów wodnych i używaniu wód powierzchniowych dla żeglugi. Z wyjątkiem wskazania na potrzebę redukcji emisji z żeglugi nie wskazuje na konieczność zmian technologicznych dostosowujących żeglugę (towarową, pasażerską, turystyczną) do wymagań XXI wieku.</p>	<p>analiza dostępności zasobów wodnych i sposobu gospodarowania wodami.</p> <p>Ad 3. Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Rozdział 4.2.2.2., dotyczący działań wspierających transformację floty, zostanie uzupełniony o dodatkowe zapisy podkreślające konieczność dostosowania floty do zmian klimatu.</p> <p>Należy podkreślić, że istotą części inwestycyjnej Programu jest rewitalizacja istniejącej zabudowy hydrotechnicznej na użytkowanych transportowo odcinkach dróg wodnych.</p>
9	KPŻ 2030, rozdział 3.2, 3.3	Zagadnienia związane z przedstawieniem korzyści społecznych i gospodarczych związanych z planowanym rozwojem żeglugi śródlądowej	Należy przeredagować rozdziały pod kątem rzeczywistych uwarunkowań rozwoju żeglugi śródlądowej w zestawieniu z innymi środkami transportu z uwzględnieniem kosztów środowiskowych.	KPŻ 2030 podaje korzyści z rozbudowy/budowy dróg wodnych w oderwaniu od wielu ważnych danych, które miałyby wpływ na końcowe wnioski dotyczące rozwoju transportu śródlądowego. Kwestie te dotyczą głównie porównania transportu żeglugowego i transportu kolejowego np. w zakresie prędkości, kosztów rozbudowy/modernizacji biorąc pod uwagę uzyskanie podobnych efektów, istniejącej infrastruktury. Bardzo dużym błędem jest pomijanie kosztów środowiskowych w analizach, tak jakby w ogóle to zagadnienie nie istniało. Istotnym źródłem informacji w tym zakresie jest raport Fundacji WWF Polska „Żegluga czy kolej? Perspektywy rozwoju zrównoważonego transportu w Polsce do 2050 roku” (https://straznicy.wwf.pl/raport-zegluga-czy-kolej/)	Uwaga nieuwzględniona.
					<p>Nadrzędnym rezultatem Programu jest utrzymanie konkurencyjności sektora żeglugi śródlądowej oraz wzmocnienie roli transportowej śródlądowych dróg wodnych w poszczególnych korytarzach transportowych łączących porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej z zapleczem lądowym. Program nie zakłada zmian w podziale międzygałęziowym sieci transportowej kraju składającej się z transportu drogowego, kolejowego i wodnego śródlądowego.</p> <p>Intencją realizacji KPŻ2030 jest uzupełnienie poszczególnych elementów sieci transportowej</p>

			<p>Unia Europejska w celu zapewnienia ochrony środowiska, przy zachowaniu konkurencyjności gospodarki, wyznaczyła cele 30-procentowego udziału transportu zrównoważonego do 2030 r. i 50% w 2050 r. w przewozach na odległość powyżej 300 km. Za transport zrównoważony uważa się taki, który pozwala na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych i innych zanieczyszczeń do powietrza, a także ograniczenie innych szkodliwych oddziaływań na środowisko, np. hałasu czy fragmentacji siedlisk przyrodniczych. Obecnie takie parametry zapewniają jedynie kolej oraz żegluga śródlądowa, ale tylko tam, gdzie jest ona możliwa i uzasadniona.</p> <p>Raport Fundacji WWF Polska (" Żegluga czy kolej") jednoznacznie wskazuje, że w polskich warunkach ekonomicznie i środowiskowo uzasadnione są inwestycje w infrastrukturę i rozwój transportu kolejowego, podczas gdy transport rzeczny jest droższy, wolniejszy i znacznie bardziej emisyjny. Wykazane szacunkowe koszty pominięte w planie rozwoju śródlądowych dróg wodnych pokazują, że inwestycje o takiej skali kosztów nie osiągną żadnych zysków w ciągu najbliższych 30–50 lat w stosunku do poniesionych nakładów inwestycyjnych, kosztów środowiskowych, kosztów innych sektorów gospodarki i kosztów ponoszonych przez mieszkańców.</p> <p>Należy przy tym podkreślić, że wymagania odnośnie dostaw są obecnie bardzo rygorystyczne – mają być one dostarczone nie tylko „od drzwi do drzwi”, ale także w ciągu doby, najpóźniej dwóch. – średni czas barki płynącej w górę rzeki to 10 km/h, a w dół – 25 km/h, podczas gdy pociąg towarowy (po modernizacji sieci kolejowej) może rozwijać prędkość ok 70-80 km/h. Transport kolejowy jest też niemal niezależny od warunków pogodowych.</p> <p>Całkowita długość sieci kolejowej w Polsce wynosi 18.000 km, natomiast długość dróg wodnych różnych klas to 3660 km, z czego tylko 208 km to drogi wodne IV-V klasy żeglowności (głębokość min. 2,8 m) o znaczeniu międzynarodowym. Sieć kolejowa umożliwia więc transport towarów do wszystkich najważniejszych ośrodków miejskich i przemysłowych w kraju.</p>	<p>o żeglugę śródlądową (jako gałąź komplementarną do pozostałych rodzajów transportu).</p> <p>Jest to szczególnie widoczne przy porównaniu wartości inwestycji. Całkowita wartość KPŻ2030 to 2 mld złotych, w tym na inwestycje z zapewnionym źródłem finansowania przeznaczono 1,3 mld zł. Zgodnie z raportem WWF „Żegluga czy kolej? Perspektywy rozwoju zrównoważonego transportu w Polsce do 2050 roku” wartość inwestycji w Krajowym Programie Kolejowym to 34 mld zł, a więc KPŻ2030 stanowi jedynie 3,8% nakładów inwestycyjnych na kolej. Dlatego też niezasadne jest stosowanie założeń powyższego raportu Fundacji WWF dla innego zakresu interwencji przewidzianego w Programie.</p> <p>Należy również podkreślić, że KPŻ2030 wydaje się być zgodny z wnioskami z przytaczanego raportu Fundacji WWF (<i>Drogi wodne w Polsce, wobec niekorzystnego klimatu, braku zasobów wodnych oraz ze względu na dużą ich nierównomierność w czasie suszy i powodzi, braku portów rzecznych, braku masy towarowej i wreszcie wobec braku odpowiednio wysokich środków finansowych, a także wobec olbrzymiego zagrożenia dla środowiska przyrodniczego i wodnego – należy rozwijać w ramach tych klas żeglowności, jakie mają obecnie. Uniknie się wówczas konfliktów ze środowiskiem, zadłużenia kraju, groźby nietrafionych, a kosztownych inwestycji jak np. na górnej Wiśle, str. 80 Raportu „Kolej czy żegluga? (...)”</i>) dotyczącymi rozwijania dróg wodnych w ramach obowiązujących klas żeglowności, ponieważ celem inwestycji KPŻ2030 jest rewitalizacja istniejącej infrastruktury i tym samym likwidacja wąskich gardeł.</p> <p>Dla przykładu – obecnie na Odrze transportuje się ponad 2,4 mln ton ładunków. Brak realizacji inwestycji wskazanych w KPŻ2030 spowoduje, że ilość ładunków transportowana dotychczas na tej</p>
--	--	--	---	--

				<p>Również pod względem ograniczania emisji CO2 transport kolejowy wypada znacznie lepiej. Emisyjność kolei dla dwutlenku węgla to 15,6 g/tkm (gramów na tonokilometr), podczas gdy dla transportu rzeczno-żegludowego to 50,63 g/tkm.</p>	<p>drodze wodnej zostanie przesunięta na transport drogowy. Wniosek ten jest uzasadniony badaniami Centralnej Komisji Rzeczej na Renie realizowanymi przy współpracy z Komisją Europejską. Badania te dotyczyły wpływu niskich stanów wód na Renie na przesunięcia międzygałęziowe w tym korytarzu transportowym. Dowodzą one, że spadki przewozów ładunków nie zostały przejęte przez transport kolejowy, tym samym przeczą one o tezie mówiącej o konkurencyjności transportu kolejowego z wodnym śródlądowym.</p> <p>Mając na uwadze dobrą współpracę z partnerami społecznymi KPŻ2030 zostanie uzupełniony o szczegółowe analizy popytowe obrazujące przesunięcia międzygałęziowe w korytarzu transportowym Odry, a także diagnozę operacji transportowych wykonywanych na drogach wodnych.</p>
10	KPŻ 2030, rozdział 3.3	Odniesienie do portów śródlądowych	Należy zweryfikować podejście do rozwoju portów śródlądowych w kontekście rzeczywistych możliwości transportowych dróg wodnych	<p>Załącznik II do projektu nowego rozporządzenia w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013) z 14 grudnia 2021 r. wskazuje w Polsce tylko kilka portów: Police – port rzeczny i morski Szczecin, Świnoujście – porty rzeczne i morskie Gdańsk i Gdynia – porty morskie</p> <p>Poza tym, aby port stał się elementem sieci TEN-T roczna wielkość przeładunku towarów musi przekraczać 500 000 ton (średnia z trzech ostatnich lat)</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>KPŻ2030 zostanie uzupełniony o porty sieci TEN-T.</p>
11	KPŻ 2030, rozdział 4	Celem KPŻ2030 jest przywrócenie warunków dla niezawodnego i efektywnego	Należy zweryfikować tak ujęty cel KPŻ 2030, ponieważ nie jest on możliwy do realizacji w kontekście rzeczywistych możliwości rozwoju dróg wodnych w Polsce chociażby biorąc pod uwagę	<p>Tak postawiony cel KPŻ 2030 jest zupełnie nierealny. Po pierwsze zakres inwestycji wpisany w zał. 1 jest niewystarczający do osiągnięcia zakładanego celu. Po drugie i o wiele ważniejsze to dostosowanie planów żegludowych do warunków naturalnych (dostępnych</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>

		transportu wodnego śródlądowego na głównych śródlądowych drogach wodnych w Polsce.	warunki naturalne i prognozowane zmiany klimatu.	zasobów wodnych) oraz prognozowanych zmian klimatu. Szerzenie wizji, że drogi wodne w Polsce będą wyglądały tak jak Ren czy Dunaj wprowadza w błąd społeczeństwo. Warto wskazać, że nawet na Renie nie udawało się w ostatnich latach (2019) utrzymać głębokości tranzytowych z powodu suszy. Autorzy opracowania powinni szczegółowo opisać w jaki sposób zamierzają zapewnić niezawodność transportu wodnego biorąc pod uwagę np. uwarunkowania hydrologiczne. Konieczne byłoby wskazanie w tym zakresie szczegółowych analiz i obliczeń w perspektywie długoterminowej wykraczającej poza rok 2030.	
12	KPŻ 2030, rozdział 4	Cel szczegółowy 3 – Rozwój partnerstwa na rzecz zrównoważonego rozwoju dróg wodnych	Należy wyjaśnić brak spójności pomiędzy zakresem prac wskazanym w zał. 1 (Indykatorywna lista projektów inwestycyjnych do realizacji w ramach Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030) a zakresem działań przewidzianych do realizacji w ramach 3 celu szczegółowego.	W ramach tego celu w KPŻ 2030 wskazano konkretne działania np. kontynuacja działań na rzecz budowy stopni wodnych na ODW – Lubiąż i Ścinawa, mających na celu zahamowanie procesów erozji w korycie Odry poniżej stopnia w Brzegu Dolnym oraz kontynuacja działań na rzecz budowy kolejnych stopni wodnych poniżej Ścinawy. Nie jest jasne jak taki zakres działań ma się do zakresu prac przedstawionego w zał. 1. Jest tu bardzo duża nieścisłość, ponieważ teoretycznie danych inwestycji żeglugowych nie ma w KPŻ 2030, ale z drugiej strony stanowią cele albo inwestycje komplementarne z innych programów. W tekście wskazano, że chodzi o wsparcie dokumentów planistycznych, ale nie zmienia to faktu, że inwestycje te są ze sobą ściśle powiązane, o podkreśla sam dokument. Jeśli KPŻ 2030 należy traktować jako program operacyjny dla kilku inwestycji stanowiących część całości, to w jakim dokumencie zostaną przeanalizowane wszystkie inwestycje? Poprzednie dokumenty planistyczne nie uwzględniały inwestycji. Konieczne jest również wyjaśnienie zapisów z tabeli 9, która wskazuje na to, że KPŻ 2030 jest nadrzędny w stosunku do Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej i Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły. Takie ujęcie tematu budzi wiele wątpliwości dotyczące zakresu KPŻ 2030.	Uwaga wyjaśniona. Idea celu szczegółowego 3 w zakresie dotyczącym programowania rozwoju śródlądowych dróg wodnych jest przeprowadzenie analiz ekonomiczno-społecznych, ocen środowiskowych, konsultacji publicznych oraz opracowanie projektów dokumentów rządowych wyznaczających długoterminową perspektywę rozwoju dla dróg wodnych łączyących porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej z zapleczem lądowym. Decyzja dotycząca realizacji inwestycji w oparciu o długoterminowe programy rządowe zostanie podjęta na poziomie Rady Ministrów po przeprowadzeniu procedury legislacyjnej obejmującej konsultacje publiczne, ocenę środowiskową (wraz z dedykowanymi konsultacjami) i uzgodnienia międzyresortowe. Mając na uwadze, że są to działania które zostaną przeprowadzone po planowanym przyjęciu KPŻ2030 przez Radę Ministrów zostały one uwzględnione w treści programu. Podkreślenia wymaga, że całkowity zakres inwestycji dla KPŻ2030 określony jest w załączniku nr 1 do Programu.

					Rozdział dotyczący celu szczegółowego 3 zostanie przeredagowany pod kątem określenia wyżej wymienionych warunków brzegowych.
13	KPŻ 2030, rozdział 4.3	Wpływ realizacji Programu na środowisko	Nie jest możliwe przeanalizowanie wpływu Programu na środowisko z powodu braku Prognozy OOŚ na tym etapie praca zatem konsultacjom został poddany niepełny dokument.	Konsultacje KPŻ 2030 powinny się odbywać przy uwzględnieniu pełnej treści dokumentu (uwaga nr 1). W obecnej sytuacji brakuje wielu informacji, nie tylko w samym rozdziale 4.3, ale i w wielu innych rozdziałach, w których powinny się znaleźć odniesienia do kwestii środowiskowych, o czym wspomiano w poprzednich uwagach.	<p>Uwaga wyjaśniona.</p> <p>Konsultacje publiczne projektu KPŻ2030 prowadzone są na podstawie art. 19a ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. <i>o zasadach prowadzenia polityki rozwoju</i> (Dz. U. z 2021 r. poz. 1057).</p> <p>Równoległe do powyższego procesu prowadzone było postępowanie w celu wyłaniania wykonawcy, który wesprze Ministerstwo Infrastruktury w przeprowadzeniu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu KPŻ2030.</p> <p>Rozdział dotyczący wpływu KPŻ2030 na środowisko zostanie uzupełniony – zgodnie z informacją zamieszczoną w dokumencie – po przeprowadzeniu SOOŚ.</p> <p>Na etapie SOOŚ zostaną przeprowadzone konsultacje publiczne projektu w trybie ustawy z dnia 3 października 2008 r. <i>o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko</i> (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2373 wraz z póź. zm.). Wówczas do konsultacji publicznych przekazany zostanie projekt Programu z uzupełnionym rozdziałem dot. oddziaływania Programu na środowisko.</p>
14	KPŻ 2030, rozdział 4.4	W wyniku realizacji KPŻ2030 oraz projektów z POIŚ 2014-2020 na całej długości ODW zostaną przywrócone parametry drogi wodnej ³² i osiągnięte Dobre	Należy szczegółowo wymienić i opisać projekty z POIŚ 2014-2020, które zgodnie z tekstem rozdziału zapewnią realizację celów KPŻ 2030.	Jeśli do celów realizacji KPŻ 2030 wskazano projekty z POIŚ 2014-2020, to należy je szczegółowo wymienić tak, aby mogły zostać ocenione w ramach oddziaływań skumulowanych w Prognozie OOŚ. Jest to również istotne ze względu na analizy ekonomiczne i społeczno-gospodarcze. Z jednej strony mowa jest o tym, że to KPŻ 2030 „ma na celu przywrócenie regularnego i efektywnego transportu wodnego śródlądowego na śródlądowych drogach wodnych w Polsce”, z drugiej strony w poszczególnych rozdziałach zaznacza się wiele innych	Uwaga uwzględniona.

		Warunki Nawigacyjne.		inwestycji. Jak na program strategiczny, jest to bardzo duża niespójność, która wprowadza w błąd odbiorców i którą należy bezwzględnie wyjaśnić (podobne sprzeczności opisano również w innych rozdziałach)	
15	KPŻ 2030, rozdział 4.4, s. 53, 4.3.3., mapa 11 uwaga błędy w numeracji rozdziałów	s. 53, 4.3.3. Uwarunkowania zewnętrzne wpływające na realizację celu Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030	Należy w sposób szczegółowy wyjaśnić relacje pomiędzy zakresem zadań w zał. nr 1 a działaniami wskazanymi w rozdziale 4.3.3 ze strony 53 (w tym na mapie nr 11).	Sposób traktowania inwestycji żeglugowych z PPSS i PZRP jest bardzo niejasny. Biorąc pod uwagę zapisy innych podrozdziałów, szczególnie tych dotyczących celów Programu, nie wiadomo obecnie, czy projekty wymienione na mapie nr 11 są rzeczywiście poza zakresem KPŻ 2030. Takie ujęcie tematu budzi podejrzenia o uniknięcie przeprowadzenia rzetelnej oceny wpływu wszystkich planowanych działań na środowisko.	Uwaga częściowo uwzględniona. Dokumenty PPSS i PZRP są przygotowywane w osobnych procesach i na innych podstawach prawnych. Ich celem nie jest realizacja KPŻ2030. Zapisy w tym zakresie zostaną przeformułowane. Należy podkreślić, że KPŻ2030 jest programem rozwoju sektora żeglugi śródlądowej, tj. obejmuje swoim zakresem podniesienie konkurencyjności i wykorzystania transportu wodnego śródlądowego (m.in. poprzez inwestycje na drogach wodnych) oraz otoczenia zewnętrznego (m.in. utrzymanie konkurencyjności przedsiębiorstw, utrzymanie poziomu zatrudnienia oraz rozwój szkolnictwa zawodowego). Realizacja celów szczegółowych KPŻ2030 nie jest uwarunkowana jedynie realizacją działań inwestycyjnych. Należy również podkreślić, że projekty komplementarne nie stanowią zakresu Programu. KPŻ2030 nie wskazuje na konieczność ich realizacji, a jedynie zaznacza wpływ tych zadań na sektor żeglugi śródlądowej. Część dotycząca projektów komplementarnych zostanie przeformułowana i przeniesiona do części Programu nie będącej zakresem interwencji
16	KPŻ 2050, s.49	–	Należy poprawić numerację podrozdziałów rozdziału 4 od strony 49.	–	Uwaga uwzględniona.
17	KPŻ 2030	Zał. 2 Mapa Zakładane parametry eksploatacyjne dróg wodnych po realizacji Krajowego Programu	Należy zmienić grafikę na mapie, ale przede wszystkim dodać do załącznika szczegółowe zestawienie tabelaryczne zakładanych parametrów eksploatacyjnych dróg wodnych po	Mapa na stronie 65 jest nieczytelna, dodatkowo brak opisu w postaci np. tabeli zakładanych parametrów eksploatacyjnych dróg wodnych po realizacji Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030. Jest to jedna z najważniejszych informacji, która powinna być umieszczona w Programie.	Uwaga uwzględniona.

		Żeglugowego do roku 2030	realizacji Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030.		
18	KPŻ 2030, rozdz. 4.2., str. 32	Cele szczegółowe i zakres interwencji	Należy szczegółowo wyjaśnić jaki jest ostateczny zakres działań przewidziany w KPŻ 2030 w odniesieniu do DWW mających realizować cele Programu.	<p>Jak wspomniano we wcześniejszych uwagach, zakres działań wskazanych w załączniku 1 nie pokrywa się z zakresem działań wskazanych w treści Programu (np. w rozdziale 4.2.). Część działań wychodzi poza zakres interwencji KPŻ wskazane jako DWW na odcinku Gdańsk - Toruń, (na str. 32 w części 4.2. Cele szczegółowe i zakres interwencji "Zakres interwencji KPŻ2030 odnosi się do polskich odcinków międzynarodowych dróg wodnych wskazanych w Porozumieniu AGN, tj.:</p> <p>E40 – DWW na odcinku Gdańsk-Toruń", oraz w części 4.2.1.2. "Osiągnięcie Dobrych Warunków Nawigacyjnych na Drodze Wodnej Rzeki Wisły</p> <p>W ramach KPŻ2030 będą kontynuowane działania na rzecz poprawy warunków żeglugowych DWW na 261 km dolnej Wisły od okolic Torunia do Portu Morskiego Gdańsk (...)"</p>	Uwaga uwzględniona. Zapisy dotyczące zakresu interwencji na Drodze Wodnej Rzeki Wisły zostaną doprecyzowane.
19	KPŻ 2030, Rozdz. 4.2.2.1 str. 35	Osiągnięcie prognozowanego poziomu ładunków wymaga (...)ok. 7 działających stale rejonów potencjalnie wykorzystywanych do przeładunków na DWW: Płock, Włocławek, Toruń, Bydgoszcz, Chełmno, Korzeniowo, Tczew.	Należy szczegółowo wyjaśnić jaki jest ostateczny zakres działań przewidziany w KPŻ 2030 w odniesieniu do DWW mających realizować cele Programu.	<p>Jak wspomniano we wcześniejszych uwagach, zakres działań wskazanych w załączniku 1 nie pokrywa się z zakresem działań wskazanych w treści Programu (np. w rozdziale 4.2.).</p> <p>Port we Włocławku oraz Płocku wychodzi poza zakres interwencji KPŻ wskazane jako DWW na odcinku Gdańsk - Toruń, (na str. 32 w części 4.2. Cele szczegółowe i zakres interwencji "Zakres interwencji KPŻ2030 odnosi się do polskich odcinków międzynarodowych dróg wodnych wskazanych w Porozumieniu AGN, tj.:</p> <p>E40 – DWW na odcinku Gdańsk-Toruń", oraz w części 4.2.1.2. "Osiągnięcie Dobrych Warunków Nawigacyjnych na Drodze Wodnej Rzeki Wisły</p> <p>W ramach KPŻ2030 będą kontynuowane działania na rzecz poprawy warunków żeglugowych DWW na 261 km dolnej Wisły od okolic Torunia do Portu Morskiego Gdańsk (...)"</p>	Uwaga uwzględniona.
20	KPŻ 2030, rozdz 4.2.2.1 str. 35	Również na dolnej Wiśle analizy potwierdziły uzasadnienie dla rozwoju portów w	Wnioskujemy o usunięcie tego twierdzenia z opracowania, w związku z faktem, że nie jest ono zgodne z dokumentem "Analiza sektora transportu wodnego śródlądowego w	Analizy nie wykazały uzasadnienia dla rozwoju żeglugi śródlądowej, w tym rozbudowy portów. W dokumencie czytamy: "Z analizy kosztów i korzyści wykonanej na potrzeby niniejszego opracowania, wynika iż w ramach ODW i DWW wstępnie rekomenduje się do realizacji	Uwaga nieuwzględniona.

		<p>miejsowościach wskazanych w AGN, tj. Warszawa, Bydgoszcz, Gdańsk. Miejsca lokalizacji dodatkowych terminali, o największym potencjale przeładunkowym to Płock, Włocławek, Chełmno, Korzeniowo i Tczew.</p>	<p>zakresie wynikającym z modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Drogi Wodnej rzeki Wisły”.</p>	<p>wariant W1, pomimo faktu, iż w obu analizach przeprowadzona analiza ekonomiczna dowodzi, iż realizacja projektu jest niekorzystna z punktu widzenia społeczeństwa. Przeniesienie transportu ładunków towarowych z dróg i kolei do transportu wodnego śródlądowego doprowadzi do uzyskania wzrostu kosztów ekonomicznych dla społeczeństwa. Wzrost ten będzie na tyle znaczący, że przewyższy potencjalnie korzyści ekonomiczne tj. oszczędności z tytułu redukcji niekorzystnych skutków transportu dla środowiska (tj. zmniejszenia hałasu i zmian klimatu), zmniejszenia kosztów wypadków i zmniejszenia kongestii.”(...) W ramach wykonanej analizy kosztów i korzyści dla DWW wykazano, iż warianty W1, W2 są nieefektywne ekonomicznie (ENPV<0, ERR<stopy dyskonta równej 5%, B/C<1) co pozwala wnioskować, iż realizacja projektu jest nieopłacalna ekonomicznie a zatem nie jest rekomendowana dla społeczeństwa. Nieefektywność ekonomiczna projektu oznacza również, że wszystkie koszty ekonomiczne związane z realizacją projektu przewyższają potencjalne korzyści ekonomiczne, które wygeneruje projekt.”</p>	<p>Dokument pn. „Analiza transportowa sektora transportu wodnego” dotyczy innego zakresu inwestycji niż wskazany w KPŻ2030.</p> <p>Ponadto analiza transportowa jest opracowaniem technicznym i wyraża ekspercką opinię Wykonawcy, a jej wyniki nie są jedynym źródłem, w oparciu o które podejmowane są konkretne decyzje i kształtowana jest polityka rozwoju sektora żeglugi śródlądowej.</p> <p>Należy dodać, że Analiza Kosztów i Korzyści wykonana w ramach projektu „Transport wodny śródlądowy w Polsce – Odrzańska Droga Wodna” (na zlecenie Komisji Europejskiej) wykazała następujące wyniki analizy ekonomicznej: ENPV – 443671 tys. euro; ERR – 5,0%; B/C – 1,1.</p> <p>Natomiast uzasadnienie dla portów oparte jest o wyniki analiz popytowych wskazanych w treści KPŻ2030.</p>
21	KPŻ 2030, rozdział 4.2.3., str.42	<p>Cel szczegółowy 3 – Rozwój partnerstwa na rzecz zrównoważonego rozwoju dróg wodnych; Kontynuacja działań na rzecz budowy stopnia wodnego na DWW – Siarzewo,</p>	<p>Należy szczegółowo wyjaśnić jaki jest ostateczny zakres działań przewidziany w KPŻ 2030 w odniesieniu do DWW mających realizować cele Programu.</p>	<p>Jak wspomniano we wcześniejszych uwagach, zakres działań wskazanych w załączniku 1 nie pokrywa się z zakresem działań wskazanych w treści Programu (np. w rozdziale 4.2.). Działania na rzecz budowy stopnia wodnego w Siarzewie wychodzą poza zakres interwencji KPŻ wskazane jako DWW na odcinku Gdańsk - Toruń, (na str. 32 w części 4.2. Cele szczegółowe i zakres interwencji “Zakres interwencji KPŻ2030 odnosi się do polskich odcinków międzynarodowych dróg wodnych wskazanych w Porozumieniu AGN, tj.: E40 – DWW na odcinku Gdańsk-Toruń”, oraz w części 4.2.1.2. “Osiągnięcie Dobrych Warunków Nawigacyjnych na Drodze Wodnej Rzeki Wisły W ramach KPŻ2030 będą kontynuowane działania na rzecz poprawy warunków żeglugowych DWW na 261 km dolnej Wisły od okolic Torunia do Portu Morskiego Gdańsk (...)”</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Istotą celu szczegółowego 3 w zakresie dotyczącym programowania rozwoju śródlądowych dróg wodnych jest przeprowadzenie analiz ekonomiczno-społecznych, ocen środowiskowych, konsultacji publicznych oraz opracowanie projektów dokumentów rządowych wyznaczających długoterminową perspektywę rozwoju dla dróg wodnych łączących porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej z zapleczem lądowym.</p> <p>Decyzja dotycząca realizacji inwestycji w oparciu o wyżej wymienione programy rządowe zostanie podjęta na poziomie Rady Ministrów po przeprowadzeniu procedury legislacyjnej obejmującej konsultacje publiczne, ocenę</p>

					<p>środowiskową (wraz z dedykowanymi konsultacjami) i uzgodnienia międzyresortowe.</p> <p>Mając na uwadze, że są to działania które zostaną przeprowadzone po planowanym przyjęciu KPŻ2030 przez Radę Ministrów zostały one uwzględnione w treści programu.</p> <p>Podkreślenia wymaga, że całkowity zakres inwestycji określony jest w załączniku nr 1 do Programu.</p> <p>Rozdział dotyczący celu szczegółowego 3 zostanie przeredagowany pod kątem określenia wyżej wymienionych warunków brzegowych.</p>
22	KPŻ 2030, rozdział 4.4. r. str. 48	Wizja rozwoju sektora transportu wodnego śródlądowego do 2030; Ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko – wskazane projekty inwestycyjne dotyczą modernizacji istniejącej infrastruktury - celem jest budowa infrastruktury odpornej na zmiany klimatu z uwzględnieniem celów środowiskowych,	Wnioskujemy o usunięcie całego zdania, jako niemające potwierdzenia w faktach.	Nigdzie nie wskazano, aby obecny stan infrastruktury miał negatywny wpływ na środowisko, ani, aby prace polegające na przywróceniu warunków regulacyjnych, miały mieć pozytywny wpływ na środowisko lub aby miały negatywny rzekomy-niepotwierdzony wpływ zminimalizować. Zgodnie z aktualną wiedzą, powszechnie dostępnymi ekspertyzami i danymi naukowymi regulacja rzek ma negatywny, często nieodwracalnie destrukcyjny wpływ na środowisko.	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Zapis zostanie przeredagowany i uzupełniony o informacje doprecyzowujące wpływ inwestycji na środowisko.</p>
23	KPŻ 2030, rozdział 4.2.3. str. 42	Cel szczegółowy 3 – Rozwój partnerstwa na rzecz zrównoważonego rozwoju dróg wodnych.	Należy szczegółowo wyjaśnić jaki jest ostateczny zakres działań przewidziany w KPŻ 2030 w odniesieniu do DWW mających realizować cele Programu.	Jak wspomniano we wcześniejszych uwagach, zakres działań wskazanych w załączniku 1 nie pokrywa się z zakresem działań wskazanych w treści Programu (np. w rozdziale 4.2.). Działanie uzyskało negatywną ocenę w dokumencie "Analiza sektora transportu wodnego śródlądowego w	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Istotą celu szczegółowego 3 w zakresie dotyczącym programowania rozwoju śródlądowych dróg wodnych jest przeprowadzenie analiz ekonomiczno-społecznych, ocen środowiskowych, konsultacji publicznych oraz opracowanie</p>

		<p>Najważniejsze działania: wsparcie przygotowania dokumentacji dotyczącej działań na rzecz budowy (...)połączenia Warszawa-Brześć,</p>		<p>zakresie wynikającym z modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Drogi Wodnej rzeki Wisły”, którego autorzy wskazują na nieopłacalność ekonomiczną budowy połączenia Warszawa-Brześć</p>	<p>projektów dokumentów rządowych wyznaczających długoterminową perspektywę rozwoju dla dróg wodnych łączących porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej z zapleczem lądowym.</p> <p>Decyzja dotycząca realizacji inwestycji w oparciu o wyżej wymienione programy rządowe zostanie podjęta na poziomie Rady Ministrów po przeprowadzeniu procedury legislacyjnej obejmującej konsultacje publiczne, ocenę środowiskową (wraz z dedykowanymi konsultacjami) i uzgodnienia międzyresortowe.</p> <p>Mając na uwadze, że są to działania które zostaną przeprowadzone po planowanym przyjęciu KPŻ2030 przez Radę Ministrów zostały one uwzględnione w treści programu.</p> <p>Podkreślenia wymaga, że całkowity zakres inwestycji określony jest w załączniku nr 1 do Programu.</p> <p>Natomiast rozdział dotyczący celu szczegółowego 3 zostanie przeredagowany pod kątem określenia wyżej wymienionych warunków brzegowych.</p> <p>Dokument pn. „Analiza transportowa sektora transportu wodnego” dotyczy innego zakresu inwestycji niż wskazany w KPŻ2030. Ponadto analiza transportowa jest opracowaniem technicznym i wyraża ekspercką opinię Wykonawcy, a jej wyniki nie są jedynym źródłem, w oparciu o które podejmowane są konkretne decyzje i kształtowana jest polityka rozwoju sektora żeglugi śródlądowej.</p> <p>Należy dodać, że „Studium wykonalności” wykonane na zlecenie Zarządu Portu Morskiego Gdańsk wykazała następujące wyniki analizy ekonomicznej: ENPV – 70060164 tys. euro; ERR – 12,31%; B/C – 2,81.</p>
--	--	---	--	--	---

24	KPŻ 2030, Załącznik nr 1. Indykatorywna lista projektów inwestycyjnych do realizacji w ramach Krajowego Programu Żegludowego do roku 2030,	Pilotażowe wdrożenie RIS Dolnej Wisły	Wnioskujemy o usunięcie działania polegającego na wprowadzeniu RIS na Dolną Wisłę w związku z brakiem jego uzasadnienia ekonomicznego.	Planowany koszt wprowadzenia RIS został oszacowany na 54 mln zł (zgodnie z załącznikiem 1. do KPŻ 2030). Łączna wartość przychodów przedstawiona w OSR to 0.59 mln zł. Wynika z tego, że nawet takie działanie jest całkowicie ekonomicznie nieuzasadnione. Nie ma podstaw do wprowadzenia RIS na Dolną Wisłę.	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>RIS jest systemem, którego jednym z celów strategicznych jest poprawa bezpieczeństwa żeglugi. W tym kontekście niezasadna jest monetyzacja przychodów płynących z poprawy bezpieczeństwa.</p> <p>Dodatkowo należy wskazać, że poziom przychodów został określony dla jednego roku. Pierwsze przychody przewiduje się w 10 roku od momentu, w którym Program zacznie mieć wpływ na sektor finansów publicznych. Zgodnie z wymaganiami formularza OSR wpływ ten określa się z perspektywą 10 lat. Co ważne, rzeczywiste przychody będą generowane również w kolejnych latach, po zakończeniu okresu przewidywanego przez OSR (10 lat).</p>
25	KPŻ 2030, Tabela 8. Kamienie milowe realizacji Celu szczegółowego o 2, str. 41	Budowa RIS na DWW: od Portu morskiego Gdańsk do węzła Bydgoszcz.	Wnioskujemy o usunięcie z zakresu programu wprowadzenia systemu RIS na Dolną Wisłę w związku z brakiem ekonomicznego uzasadnienia tego działania.	Planowany koszt wprowadzenia RIS został oszacowany na 54 mln zł (zgodnie z załącznikiem 1. do KPŻ 2030). Łączna wartość przychodów przedstawiona w OSR to 0.59 mln zł. Wynika z tego, że nawet takie działanie, jest całkowicie ekonomicznie nieuzasadnione. Nie ma podstaw do wprowadzenia RIS na Dolną Wisłę.	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>RIS jest systemem, którego jednym z celów strategicznych jest poprawa bezpieczeństwa żeglugi. W tym kontekście niezasadna jest monetyzacja przychodów płynących z poprawy bezpieczeństwa.</p> <p>Dodatkowo należy wskazać, że poziom przychodów został określony dla jednego roku. Pierwsze przychody przewiduje się w 10 roku od momentu, w którym Program zacznie mieć wpływ na sektor finansów publicznych. Zgodnie z wymaganiami formularza OSR wpływ ten określa się z perspektywą 10 lat. Co ważne, rzeczywiste przychody będą generowane również w kolejnych latach, po zakończeniu okresu przewidywanego przez OSR (10 lat).</p>
26	KPŻ 2030, rozdział 4.3.3.1.	Droga wodna odporna na zmiany klimatu. W odniesieniu do części dróg wodnych,	Usunąć zdanie: Zadanie to stanowi zarazem działanie na rzecz adaptacji do zmian klimatu – wpływa bowiem na zwiększenie retencji wód powierzchniowych i odbudowę	Nie ma podstaw do twierdzenia, że piętrzenie wody działa pozytywnie na siedliska lądowe oraz mokradła. Przeciwnie, przegrodzenie rzeki, ograniczenie przepływów środowiskowych, zmiana reżimu hydrologicznego wpływają negatywnie na środowisko przyrodnicze i są	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Zapis zostanie przeredagowany i uzupełniony o informacje doprecyzowujące wpływ inwestycji na środowisko.</p>

		<p>np. ODW, ustabilizowanie warunków żeglugowych możliwe jest do uzyskania za pomocą niskich jazów piętrzących wodę w korycie. Zadanie to stanowi zarazem działanie na rzecz adaptacji do zmian klimatu – wpływa bowiem na zwiększenie retencji wód powierzchniowych i odbudowę zasobów wód gruntowych, a także wspiera funkcjonowanie ekosystemów lądowych i mokradeł w dolinie rzecznej.</p>	<p>zasobów wód gruntowych, a także wspiera funkcjonowanie ekosystemów lądowych i mokradeł w dolinie rzecznej.</p>	<p>jednymi z najważniejszych przyczyn organizmów i siedlisk wodnych i od wód zależnych (np. Tickner, David, Jeffrey J. Opperman, Robin Abell, Mike Acreman, Angela H. Arthington, Stuart E. Bunn, Steven J. Cooke, et al. 2020. "Bending the Curve of Global Freshwater Biodiversity Loss: An Emergency Recovery Plan." <i>BioScience</i> 70 (4): 330–42. https://doi.org/10.1093/biosci/biaa002</p> <p>Poff, N. Le Roy, J. David Allan, Mark B. Bain, James R. Karr, Karen L. Prestegard, Brian D. Richter, Richard E. Sparks, and Julie C. Stromberg. 1997. "The Natural Flow Regime: A Paradigm for River Conservation and Restoration." <i>BioScience</i> 47 (11): 769–84. https://doi.org/10.2307/1313099.</p> <p>Nilsson, Christer, and Kajsja Berggren. 2000. "Alterations of Riparian Ecosystems Caused by River Regulation." <i>BioScience</i> 50 (September 2000): 571–84. https://doi.org/10.1641/0006-3568(2000)050.</p> <p>Tonkin, Jonathan D., David M. Merritt, Julian D. Olden, Lindsay V. Reynolds, and David A. Lytle. 2018. "Flow Regime Alteration Degrades Ecological Networks in Riparian Ecosystems." <i>Nature Ecology and Evolution</i> 2 (1): 86–93. https://doi.org/10.1038/s41559-017-0379-0.</p>	
27	<p>KPŻ 2030, rozdział 3.3. Diagnoza transportowa – żegluga śródlądowa 3.3.1. Turystyka wodna</p>	<p>Drogi wodne śródlądowe są atrakcyjne również same w sobie jako produkt turystyczny, co wynika z walorów krajoznawczych terenów położonych w ich sąsiedztwie, a także w dużym stopniu z atrakcyjnego charakteru stosowanych na</p>	<p>Proponowany zapis: Drogi wodne śródlądowe są atrakcyjne również same w sobie jako produkt turystyczny, co wynika z walorów krajoznawczych terenów położonych w ich sąsiedztwie, oraz naturalnego charakteru rzeki. Turystyka wodna jest tym intensywniejsza, im mniej uregulowane są rzeki wykorzystywane do jej uprawiania.</p>	<p>Uregulowane rzeki, zamienione w drogi wodne wysokiej klasy, nie są i nie będą wykorzystywane intensywnie turystycznie. Nawet na rzekach wielkości Wisły oraz Odry, uprawianie np. turystyki indywidualnej nie jest możliwe do połączenia z transportem wielkogabarytowym lub kontenerowym, z powodu zbyt dużego niebezpieczeństwa zagrożenia zdrowia i życia ludzi w przypadku kolizji z zestawami transportowymi. Turystyka wodna nie wymaga dostosowywania rzek do wielkości statków, lecz pozwala na dostosowanie odpowiednich statków do charakterystyki rzeki, co widać na przykładzie Loary.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Brak jednoznacznych danych wskazujących, że turystyka wodna jest intensywniej uprawiana na odcinkach nieuregulowanych.</p> <p>Pogodzenie transportu i turystyki możliwe jest dzięki budowie systemów teleinformatycznych, takich jak RIS, służących poprawie bezpieczeństwa i optymalizujących łańcuchy dostaw tak, aby nie zagrażały one indywidualnym użytkownikom dróg wodnych. Dodatkowo prognozowany poziom ruchu – w wyniku realizacji KPŻ2030 – w ramach możliwości istniejącej i zmodernizowanej</p>

		<p>drogach wodnych rozwiązań hydrotechnicznych, takich jak: kanały żeglugowe, mosty kanałowe, śluzy, pochylnie. Wzrost zainteresowania turystyką wodną w Polsce jest jednym z wyzwań żeglugi śródlądowej.</p>			<p>infrastruktury nie zagraża indywidualnym użytkownikom dróg wodnych.</p> <p>Jednocześnie rewitalizacja infrastruktury, zgodnie z zakresem KPŻ2030, pozwoli na rozwój żeglugi pasażerskiej.</p>
28	<p>KPŻ 2030, rozdział 3.1. Śródlądowe drogi wodne w Polsce, s.16</p>	<p>Dobre Warunki Nawigacyjne. Sformułowanie wprowadzone rozporządzeniem TEN-T, zgodnie z którym Państwa członkowskie zapewniają, że rzeki, kanały i jeziora będą utrzymywane tak, by zachować Dobre Warunki Nawigacyjne (ang. Good Navigation Status)...</p>	<p>Wnoskujemy o usunięcie z całego dokumentu pojęcia Dobrych Warunków Nawigacyjnych w związku z brakiem definicji DWN.</p>	<p>W związku z brakiem definicji dobrych warunków Nawigacyjnych, sformułowanie takie nie może znaleźć się w dokumencie planistycznym, bowiem wiązałoby się to z podjęciem przez Państwo Polskie zobowiązania o niewiadomej treści i nieznanym konsekwencjach. Co więcej we wspomnianym rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. widnieje zapis niedokładnie skopiowany do KPŻ 2030. Jego pełna treść brzmi: 3. Państwa członkowskie zapewniają, aby(...)b rzeki, kanały i jeziora były utrzymywane tak, by zachować dobre warunki nawigacyjne, przy jednoczesnym przestrzeganiu mających zastosowanie przepisów z zakresu ochrony środowiska;” Jednocześnie w tym samym rozporządzeniu brak jest określenia czym są dobre warunki nawigacyjne.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie wniosku o usunięcie z dokumentu pojęcia Dobrych Warunków Nawigacyjnych.</p> <p>W projekcie KPŻ2030 podkreślono aktualny brak definicji pojęcia Dobrych Warunków Nawigacyjnych (dalej: DWN), przy czym przytoczono stanowisko grup eksperckich działających przy Komisji Europejskiej, w którym określono parametry eksploatacyjne niezbędne do zapewnienia DWN. Przedmiotowej pojęcie jest powszechnie używane w dokumentach unijnych, w tym m.in. w Komunikacie Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – NAIADES III: Rozwój europejskiej żeglugi śródlądowej dostosowanej do przyszłych wyzwań. NAIADES III w następujący sposób definiuje DWN: „Dobre warunki nawigacyjne to koncepcja dotycząca poprawy stanu europejskich dróg wodnych, tak aby stanowiły one część zrównoważonego systemu transportowego służącego potrzebom rynku wewnętrznego UE. Dobre warunki nawigacyjne oznaczają, że stan sieci transportowej w żegludze śródlądowej umożliwia użytkownikom wydajną, niezawodną i bezpieczną żeglugę poprzez zapewnienie – oprócz spełnienia minimalnych wymogów dotyczących dróg wodnych</p>

					<p>– spełnienia wymogów dodatkowych, które można określić na poziomie dorzecza/korytarza, przy jednoczesnym poszanowaniu obowiązujących przepisów dotyczących ochrony środowiska i uwzględnieniu szerszej społeczno-gospodarczej zrównoważoności w zakresie zarządzania drogami wodnymi”.</p> <p>W projekcie KPŻ2030 (w rozdziale 3.1.) wskazano parametry, które należy spełnić w celu zapewnienia Dobrych Warunków Nawigacyjnych na polskich śródlądowych drogach wodnych. Tym samym uznaje się, że w dokumencie określono zobowiązania, do osiągnięcia których zobowiązuje KPŻ2030 (str. 17 w wersji dokumentu przekazanej do konsultacji publicznych w grudniu 2021 r.).</p> <p>Definicja Dobrych Warunków Nawigacyjnych zostanie doprecyzowana. Zapisy zostaną uzupełnione o parametry, które zostaną uzyskane w wyniku realizacji inwestycji określonych w załączniku nr 1 KPŻ2030.</p> <p>Uwaga uwzględniona w zakresie uzupełnienia brzmienia zapisu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. – definicja Dobrych Warunków Nawigacyjnych ze strony 16 (wersja z grudnia 2021 r. Przekazana do konsultacji publicznych) została uzupełniona o zapis: <i>przy jednoczesnym przestrzeganiu mających zastosowanie przepisów z zakresu ochrony środowiska.</i></p>
29	KPŻ 2030, rozdział 4.4. Wizja rozwoju sektora transportu wodnego śródlądowego	W wyniku realizacji KPŻ2030 oraz projektów z POiŚ 2014-2020 na całej długości ODW zostaną przywrócone parametry drogi wodnej i osiągnięte	Wnioskujemy o usunięcie zapisu: “i Dobre Warunki Nawigacyjne”	W związku z brakiem definicji dobrych warunków Nawigacyjnych, sformułowanie takie nie może znaleźć się w dokumencie planistycznym, bowiem wiązałoby się to z podjęciem przez Państwo Polskie zobowiązania o niewiadomej treści i nieznanymi konsekwencjami. Co więcej we wspomnianym rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. widnieje zapis niedokładnie skopiowany do KPŻ 2030. Jego pełna treść brzmi: 3. Państwa członkowskie	<p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie wniosku o usunięcie z dokumentu pojęcia Dobrych Warunków Nawigacyjnych.</p> <p>W projekcie KPŻ2030 podkreślono aktualny brak definicji pojęcia Dobrych Warunków Nawigacyjnych (dalej: DWN), przy czym przytoczono stanowisko grup eksperckich działających przy Komisji Europejskiej, w którym określono parametry eksploatacyjne niezbędne do zapewnienia DWN.</p>

	o do 2030 r. str. 47	Dobre Warunki Nawigacyjne:		<p>zapewniają, aby(...)b) rzeki, kanały i jeziora były utrzymywane tak, by zachować dobre warunki nawigacyjne, przy jednoczesnym przestrzeganiu mających zastosowanie przepisów z zakresu ochrony środowiska;</p> <p>Jednocześnie w tym samym rozporządzeniu brak jest określenia czym są dobre warunki nawigacyjne.</p> <p>Co więcej, poprzez rozwinięcie tego zapisu na str. 47 ustawodawca próbuje wprowadzić szerszą definicję Dobrych Warunków Nawigacyjnych, pisząc: “na Odrze skanalizowanej zostanie zmodernizowanych 16 śluz oraz 4 jazy umożliwiające regulowanie głębokości tranzytowych; na całym odcinku Odry środkowej (tzw. swobodnie płynącej) zostanie odbudowana zabudowa regulacyjna; odcinek graniczny oraz odcinek od Ujścia Nysy Łużyckiej do miejscowości Ścinawa zostaną w całości dostosowane do minimum III klasy żeglowności.” Tymczasem w związku z brakiem definicji DWN nie da się określić, czy wymienione działania faktycznie są z nimi zgodne.</p>	<p>Przedmiotowej pojęcie jest powszechnie używane w dokumentach unijnych, w tym m.in. w Komunikacie Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – NAIADES III: Rozwój europejskiej żeglugi śródlądowej dostosowanej do przyszłych wyzwań. NAIADES III w następujący sposób definiuje DWN: „Dobre warunki nawigacyjne to koncepcja dotycząca poprawy stanu europejskich dróg wodnych, tak aby stanowiły one część zrównoważonego systemu transportowego służącego potrzebom rynku wewnętrznego UE. Dobre warunki nawigacyjne oznaczają, że stan sieci transportowej w żegludzie śródlądowej umożliwi użytkownikom wydajną, niezawodną i bezpieczną żeglugę poprzez zapewnienie – oprócz spełnienia minimalnych wymogów dotyczących dróg wodnych – spełnienia wymogów dodatkowych, które można określić na poziomie dorzecza/korytarza, przy jednoczesnym poszanowaniu obowiązujących przepisów dotyczących ochrony środowiska i uwzględnieniu szerszej społeczno-gospodarczej zrównoważoności w zakresie zarządzania drogami wodnymi”.</p> <p>Ponadto w projekcie KPŻ2030 (w rozdziale 3.1.) określono parametry, które należy spełnić w celu zapewnienia Dobrych Warunków Nawigacyjnych na polskich śródlądowych drogach wodnych. Tym samym uznaje się, że w dokumencie określono zobowiązania, do osiągnięcia których zobowiązuje KPŻ2030 (str. 17 w wersji dokumentu przekazanej do konsultacji publicznych w grudniu 2021 r.).</p> <p>Definicja Dobrych Warunków Nawigacyjnych zostanie doprecyzowana. Zapisy zostaną uzupełnione o parametry, które zostaną uzyskane w wyniku realizacji inwestycji określonych w załączniku nr 1 KPŻ2030.</p>
--	-------------------------	-------------------------------	--	---	--

					<p>Uwaga uwzględniona w zakresie uzupełnienia brzmienia zapisu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. – definicja Dobrych Warunków Nawigacyjnych ze strony 16 (wersja z grudnia 2021 r. Przekazana do konsultacji publicznych) została uzupełniona o zapis: <i>przy jednoczesnym przestrzeganiu mających zastosowanie przepisów z zakresu ochrony środowiska.</i></p>
30	OSR, punkt 1	<p>Jednak na skutek wieloletnich zaniedbań i braku odpowiedniej polityki rozwoju potencjał dróg wodnych w poszczególnych korytarzach transportowych nie jest wykorzystywany. W chwili obecnej pogarszające się warunki eksploatacji dróg wodnych w Polsce, wynikające ze złego stanu technicznego istniejącej infrastruktury, są jedną z podstawowych barier rozwoju żeglugi śródlądowej</p>	<p>Należy zweryfikować diagnozę stanu w zakresie potencjału dróg wodnych.</p>	<p>To warunki naturalne są pierwszą i najważniejszą przeszkodą dla rozwoju dróg wodnych. W związku z niewystarczającą ilością wody (mniejsze przepływy niż na Renie czy Dunaju, częściej pojawiające się susze), inwestowanie w rozwój dróg wodnych w Polsce na taką skalę jest nieuzasadnione ekonomicznie, a zapewnienie dużej efektywności transportu wodnego będzie niewykonalne.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Cel główny Programu zostanie przeredagowany (bez wpływu na cele szczegółowe).</p> <p>Należy podkreślić, że KPŻ2030 wydaje się być zgodny z wnioskami z raportu Fundacji WWF „Kolej czy żegluga? (Drogi wodne w Polsce, wobec niekorzystnego klimatu, braku zasobów wodnych oraz ze względu na dużą ich nierównomierność w czasie suszy i powodzi, braku portów rzecznych, braku masy towarowej i wreszcie wobec braku odpowiednio wysokich środków finansowych, a także wobec olbrzymiego zagrożenia dla środowiska przyrodniczego i wodnego – należy rozwijać w ramach tych klas żeglowności, jakie mają obecnie. Uniknie się wówczas konfliktów ze środowiskiem, zadłużenia kraju, groźby nietrafionych, a kosztownych inwestycji jak np. na górnej Wiśle, str. 80 (...))” dotyczącymi rozwijania dróg wodnych w ramach obowiązujących klas żeglowności, ponieważ celem inwestycji KPŻ2030 jest rewitalizacja istniejącej infrastruktury i tym samym likwidacja wąskich gardeł.</p>
31	OSR, punkt 2	<p>Pierwsze trzy akapity.</p>	<p>Należy zweryfikować kolejność czynników mających wpływ na rozwój dróg wodnych.</p>	<p>Duże zdziwienie budzi fakt, że dostępność zasobów wodnych oraz zmiany klimatyczne mające wpływ np. na częstość występowania susz wskazano jako ostatnie czynniki determinujące możliwość rozwoju transportu wodnego. To właśnie dostępność zasobów wodnych i zmiany klimatyczne powinny być rozważane tym zakresie w pierwszej kolejności.</p>	<p>Uwaga wyjaśniona.</p> <p>Kolejność nie ma charakteru hierarchii ważności.</p>

32	OSR, punkt 2	Planowanym narzędziem interwencji jest więc opracowanie programu rozwoju stanowiącego kompleksowy plan transportowy dla żeglugi śródlądowej w perspektywie do 2030 r. pn. Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030 (KPŻ2030)	Należy zweryfikować zapis, ponieważ KPŻ nie stanowi kompleksowego planu transportowego dla żeglugi. Jest to wprowadzanie w błąd odbiorców.	KPŻ 2030 nie zawiera wszystkich inwestycji żeglugowych planowanych i realizowanych obecnie na rzekach. Inwestycje te realizowane są w ramach różnych programów/planów, ale mają jeden cel – rozwój śródlądowych dróg wodnych. KPŻ 2030 przedstawia te kwestie bardzo niejasno. Jeśli przedmiotem dokumentu są działania zawarte w zał. 1 (lista indykatoryjna), to nie można absolutnie powiedzieć, że KPŻ 2030 stanowi kompleksowy plan transportowy dla żeglugi śródlądowej.	Uwaga uwzględniona.
33	OSR, punkt 6.	Wpływ na sektor finansów publicznych - Wydatki ogółem 202,55 mln zł.	Wnosimy o korektę i przedstawienie faktycznych wydatków w ramach programu KPŻ 2030 wraz z programami towarzyszącymi.	Kwota podana w OSR nijak się ma do kwot wynikających z zapisu KPŻ 2030. Na stronie 59 KPŻ koszt określono na 1,348.7 mln. zł z czego 202,305 mln. zł z kosztów budżetowych (190,65 mln PGW WPP oraz 11,65 Skarb Państwa). Tymczasem koszty utrzymania przedstawione na str. 52 wynoszą 30-214 mln zł rocznie, czyli od 300 do 2 140 mln w okresie trwania KPŻ, z czego nie przedstawiono, skąd miałyby zostać osiągnięte 184 mln zł rocznie. O ile podstawowy koszt działań jest opisany w OSR („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 Prawo wodnego, uzgadnianych również z ministrem ds. żeglugi śródlądowej”) o tyle na dodatkowe koszty wskazane w programie nie są wskazane źródła finansowania ani nie są ujęte w kosztach, mimo, że bez wprowadzenie KPŻ 2030 takie koszty nie zostałyby wydatkowane. Co więcej w tabeli 17 (Szacowana kwota środków przeznaczonych na finansowanie realizacji (mln zł)) KPŻ 2030 na stronach 61-62 przedstawiono łączne wydatki na wszystkie 3 cele szczegółowe w kwocie 2 mld 98 mln zł. Kwota ta nie ma odwzorowania w OSR. Działania inwestycyjne z listy rezerwowej na kwotę 335 631 229 zł nie zostały uwzględnione w tabeli wydatków, mimo, że są podstawowymi działaniami wymienionymi w KPŻ 2030.	Uwaga wyjaśniona. Kwota ogólna KPŻ2030 (2,98 mld zł) składa się z wydatków na inwestycje i ich utrzymanie (w ramach kategorii 1) w okresie trwania Programu, limity budżetowe w części 69 budżetu państwa oraz środki Funduszu Żeglugi Śródlądowej na wsparcie armatorów i działalność promocyjno-educacyjną. W przypadku kosztów utrzymania o kategorii 2 – mają one charakter rezerwowy i będą realizowane w przypadku pozyskania źródeł finansowania (np. uzyskanych w toku działalności PGW WP). Natomiast w punkcie 6 OSR (Wpływ na sektor finansów publicznych) wskazuje się na zmianę, tj. zwiększenie wydatków lub zmniejszenie dochodów budżetu państwa, budżetów samorządu terytorialnego lub innych jednostek w stosunku do obowiązujących limitów/wydatków. Tym samym w OSR wykazane wykazano skutki finansowe dla budżetu państwa oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wykraczające poza zakładane limity. Jak podkreślono pod tabelą, przedstawione skutki finansowe wynikają z konieczności

					<p>współfinansowania wkładu własnego dla inwestycji zaplanowanych w ramach KPŻ2030 przy założeniu współfinansowania ze środków UE na poziomie 85%). Fakt ten został odnotowany w punkcie „dodatkowe informacje” pod tabelą z punktu 6.</p> <p>Pozostałe działania będą realizowane przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej ze środków budżetu państwa, w ramach przyznanego corocznie limitu wydatków oraz ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej – również w ramach corocznych planów finansowych Funduszu. Co również zostało wskazane w OSR.</p> <p>Tym samym w OSR – zgodnie z obowiązującym formularzem – wskazano jedynie tę część wydatków określonych w KPŻ2030, które są dodatkowe w stosunku do obecnie planowanych kosztów.</p>
34	OSR, punkt 7, str. 6	Przewiduje się stworzenie odpowiednich warunków nawigacyjnych, umożliwiających rozwój oraz powstawanie nowych przedsiębiorstw transportowych, stoczni oraz portów rzecznych.	Należy przededagować zapisy dotyczące wpływu Programu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe zgodnie z rzeczywistą diagnozą stanu oraz ekonomicznymi i środowiskowymi perspektywami rozwoju transportu śródlądowego w Polsce.	Obecnie brakuje podstaw do wyciągania tego typu wniosków z uwagi na brak rzetelnej diagnozy stanu dotyczącej kwestii społeczno-gospodarczych a także analiz rozwoju poszczególnych gałęzi transportu oraz analiz kosztów środowiskowych.	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>W Programie zostanie uzupełniona część dot. analizy społecznej, analiza międzygałęziowa i ocena oddziaływania na środowisko. Niemniej jednak nie ma podstaw do redakcji przedmiotowego zapisu, ponieważ takich efektów nie da się wykluczyć.</p>
35	OSR, punkt 7, str. 6	Zabezpieczenie przed powodzią. Rozwój turystyki terenów nadrzecznych	Należy przededagować zapisy dotyczące wpływu Programu na ochronę przeciwpowodziową i turystykę.	Kwestie relacji pomiędzy ochroną przeciwpowodziową a żeglugą powinny być dokładnie wyjaśnione. Działania służące ochronie przeciwpowodziowej w ujęciu kompleksowym powinny być planowane z innymi założeniami niż obiekty służące żegludze śródlądowej. Cele tych działań są często sprzeczne. Nie można też uzasadniać ochroną przeciwpowodziową budowy jakiegoś elementu inwestycji hydrotechnicznej służącej żegludze np. stopnie wodne nie służą ochronie przeciwpowodziowej tylko	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Z charakteru OSR nie wynika konieczność szczegółowego rozwinięcia wnioskowanych kwestii. Prognozowanie rezultatów wynika z treści Programu, które zostaną uszczegółowione zgodnie z wcześniejszymi uwagami.</p> <p>Należy podkreślić, że w ramach KPŻ2030 nie przewiduje się budowy stopni wodnych,</p>

				<p>żegludze, budowa wałów (zaplanowana w ramach budowy stopni) może się odbywać niezależnie i powinna być realizowana zgodnie z zasadą oddawania rzece przestrzeni wszędzie tam gdzie to możliwe. Obiekty budowane przede wszystkim dla celów żeglugowych, nie będą spełniały funkcji przeciwpowodziowej ponieważ ze względu na swój cel będzie na nich prowadzona gospodarka podporządkowująca wszystko żegludze. I wreszcie regulacja rzek na kilkusetkilometrowych odcinkach konieczna dla zapewnienia głębokości tranzytowych i odpowiedniego układu łuków przyczynia się wręcz do wzrostu zagrożenia powodziowego.</p> <p>Turystyka nadrzeczna może, a nawet powinna rozwijać się bez konieczności budowy śródlądowych dróg wodnych, a tym samym regulacji rzeki. Wręcz przeciwnie bardziej atrakcyjne turystycznie będą odcinki rzek naturalnych.</p>	<p>a jedynie rewitalizację istniejących elementów. W przypadku inwestycji liniowych wskazanych w KPŻ2030 – ich celem jest rewitalizacja istniejącej zabudowy regulacyjnej umożliwiającą m.in. efektywną pracę łodołamaczy.</p>
36	OSR, punkt 9, str. 7	Program będzie stwarzał warunki niezbędne dla rozwoju floty statków śródlądowych oraz zatrzyma negatywny trend spadku transportowanych ładunków.	Należy przerehabilitować zapisy dotyczące tego zagadnienia zgodnie z rzeczywistą diagnozą stanu oraz ekonomicznymi i środowiskowymi perspektywami rozwoju transportu śródlądowego w Polsce.	<p>Z obecnej treści Programu nie można wyciągnąć takich wniosków. Jest to raczej lista życzeń i ogólnych założeń. Brak właściwej diagnozy stanu w zakresie społeczno-gospodarczym i środowiskowym nie pozwala na stawianie takich tez. Dodatkowo z dokumentu pt. „Analizy sektora transportu wodnego śródlądowego w zakresie wynikającym z modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Drogi Wodnej Rzeki Wisły” (Etap IV, pełny raport końcowy, Wersja 2 , Warszawa, grudzień 2018 r.) wykonanym przez WYG International Sp. z o. o. na zlecenie Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej jasno wynika, iż dla dróg wodnych rzeki Wisły i Odry, a więc kluczowych w kontekście KPŻ2030 przeprowadzone analizy ekonomiczne dowodzą, że wstępnie rekomendowany do realizacji wariant W1 [przypis] jest niekorzystny z punktu widzenia społeczeństwa. W rozdziale 14 (Wybór wariantu optymalnego) czytamy: “Przeniesienie transportu ładunków towarowych z dróg i kolei do transportu wodnego śródlądowego doprowadzi do uzyskania wzrostu kosztów ekonomicznych dla społeczeństwa. Wzrost ten będzie na tyle znaczący, że przewyższy potencjalnie korzyści ekonomiczne tj. oszczędności z tytułu redukcji niekorzystnych skutków transportu dla środowiska [...].</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Zapis OSR wynika z treści Programu.</p>

				[przypis] - Tabela 10 Definicje i oznaczenia wariantów inwestycyjnych, wariant 1: ODW1 - osiągnięcie III klasy drogi wodnej + brak połączenia DOL (Kędzierzyn Koźle – granica państwa) + brak Kanału Śląskiego; DWW1 - osiągnięcie IV klasy drogi wodnej + brak połączenia Warszawa – Brześć.	
37	OSR, str. 7, punkt 10	Omówienie wpływu Programu na pozostałe obszary	Należy przeredagować zapisy dotyczące wpływu Programu na ochronę przeciwpowodziową.	Kwestie relacji pomiędzy ochroną przeciwpowodziową a żegluga powinny być dokładnie wyjaśnione. Działania służące ochronie przeciwpowodziowej w ujęciu kompleksowym powinny być planowane z innymi założeniami niż obiekty służące żegludze śródlądowej. Cele tych działań są często sprzeczne. Nie można też uzasadniać ochroną przeciwpowodziową budowy jakiegoś elementu inwestycji hydrotechnicznej służącej żegludze np. stopnie wodne nie służą ochronie przeciwpowodziowej tylko żegludze, budowa wałów (zaplanowana w ramach budowy stopni) może się odbywać niezależnie i powinna być realizowana zgodnie z zasadą oddawania rzece przestrzeni wszędzie tam gdzie to możliwe. Obiekty budowane przede wszystkim dla celów żeglugowych, nie będą spełniały funkcji przeciwpowodziowej ponieważ ze względu na swój cel będzie na nich prowadzona gospodarka podporządkowująca wszystko żegludze. I wreszcie regulacja rzek na kilkusetkilometrowych odcinkach konieczna dla zapewnienia głębokości tranzytowych i odpowiedniego układu łuków przyczynia się do wzrostu zagrożenia powodziowego.	Uwaga nieuwzględniona. Z charakteru OSR nie wynika konieczność szczegółowego rozwinięcia wnioskowanych kwestii. Prognozowanie rezultatów wynika z treści Programu, które zostaną uszczegółowione zgodnie z wcześniejszymi uwagami. Należy podkreślić, że w ramach KPŻ2030 nie przewiduje się budowy stopni wodnych, a jedynie rewitalizację istniejących elementów. W przypadku inwestycji liniowych wskazanych w KPŻ2030 – ich celem jest rewitalizacja istniejącej zabudowy regulacyjnej umożliwiającej m.in. efektywną pracę lodofamaczy.
38	OSR, str. 7 punkt 10	Planowane w ramach Programu zadania wpłyną na realizację działań środowiskowych, poprzez modernizację budowli hydrotechnicznych.	Należy usunąć to zdanie ponieważ jego treść wprowadza w błąd odbiorcę.	Po pierwsze nie wiadomo o jakie działania środowiskowe chodzi. Po drugie, tego typu wypowiedzi sugerują, że bez realizacji danych inwestycji hydrotechnicznych nie można zrealizować żadnych działań środowiskowych. Tymczasem, zgodnie z Ramową Dyrektywą Wodną, założenia powinny być odwrotne. Należy również wyraźnie podkreślić, że negatywny wpływ na środowisko wszystkich działań koniecznych do realizacji celów KPŻ 2030 będzie znacząco przewyższał jakiegokolwiek korzyści z ewentualnych, bliżej nieokreślonych, działań „środowiskowych” realizowanych przy okazji rozbudowy dróg wodnych. Mowa tu o wpływie na biologiczne, hydromorfologiczne oraz fizykochemiczne elementy jakości wód powierzchniowych oraz na obszary	Uwaga nieuwzględniona. Zapis OSR wynika z treści Programu. Zapisy w tym zakresie zostaną uszczegółowione w treści Programu. Jednocześnie należy podkreślić, że w ramach KPŻ2030 planuje się rewitalizację istniejącej infrastruktury, a nie jak wskazuje wnioskodawca „całkowite przerwanie ciągłości morfologicznej rzek przez budowę kaskady stopni wodnych, korekta łuków, ubezpieczanie brzegów rzek itd.)”.

				chronione (np. całkowite przerwanie ciągłości morfologicznej rzek przez budowę kaskady stopni wodnych, korekta łuków, ubezpieczanie brzegów rzek itd.).	
Grupa Azoty Zakłady Azotowe Kędzierzyn S.A.					
39	Założenia Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030	Polityka rozwoju sektora transportu wodnego śródlądowego:	Proponuje się aby uwzględnić tą naturalną właściwość Grupy Azoty w KPŻ 2030. Zwłaszcza, że zgodnie z zatwierdzoną przez Grupę strategią Grupa Azoty Zakłady Azotowe Kędzierzyn S.A. rozpoczyna działania związane z uruchomieniem w ciągu najbliższych 2-3 lat transportów drogą wodną na odcinku Kędzierzyn – Wrocław. Jest to działanie wspierające osiągnięcie celów indykatywnych w zakresie wzrostu przewozów towarów żeglugą śródlądową z 4,9 mln ton ładunków, w roku bazowym 2015, do 6,8 mln w roku 2030.	W Krajowym Planie Żeglugowym do 2030 roku (KPŻ2030) nie uwzględniono Spótek Skarbu Państwa, które są najbardziej predestynowane do wsparcia tego programu. Przykładem jest Grupa Azoty, a zwłaszcza Spółki Grupa Azoty Zakłady Azotowe Kędzierzyn S.A. oraz Grupy Azoty Zakłady Chemiczne Police S.A. Jest to program rządowy zaś spółki skarbu państwa, obok maksymalizacji zysku mają jeszcze cele ekonomiczne – społeczne, związane między innymi ze wspieraniem projektów przyszłościowych kreujących lub odbudowujących zaniedbane branże gospodarki. Grupa Azoty poprzez spółki policką i kędzierzyńską, które posiadają porty rzeczne w górnym i dolnym biegu odrzańskiej drogi wodnej (ODW), a także nabrzeże we Wrocławiu, jako kluczowe wśród SSP, powinny być włączone przez właściwe ministerstwa (MI oraz MAP) do ścisłej współpracy w ramach KPŻ2030. To spółki o największym potencjale w tym zakresie. Obydwa podmioty posiadają: <ul style="list-style-type: none"> •możliwości przewozowe, które można rozwijać, •zdolność wspierania inicjatyw kreujących popyt i podaż usług żeglugowych, •możliwości w zakresie modernizacji i udostępniania na ten cel własnej infrastruktury. 	Uwaga uwzględniona.
40	Założenia Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030	Polityka rozwoju sektora transportu wodnego śródlądowego:	Na szczeblu rządowym należy utworzyć stanowisko i/lub zespół koordynujący, który oprócz samej koordynacji zajmowałby się zgodnością / kompatybilnością strategii regionalnych (samorządowych wszystkich szczebli) oraz strategii podmiotów pozostających w nadzorze Skarbu Państwa, aby uwzględniały one, we własnych strategiach i działaniach operacyjnych, wytyczne nadrzędnych dokumentów odniesienia, m.in. takich jak: <ul style="list-style-type: none"> •Porozumienie w Sprawie Głównych 	Przykładem niniejszej konieczności można podać zatwierdzoną niedawno Strategię Województwa Opolskiego gdzie na ponad 100 stron tekstu znajduje się jedynie niewielka wzmianka na temat roli i znaczenia Odry dla Opolszczyzny. To w zasadzie podstawowy argument kwestionujący zasadność tego dokumentu. To także przejaw braku świadomości osób uczestniczących w jej wypracowywaniu. Zatem zadaniem zespołu koordynującego było by też budowanie tejże świadomości. Nie da się zbudować rynku przewozów drogą śródlądową bez szerokiego współdziałania Spótek Skarbu Państwa w rozwoju tego typu transportu. W początkowych fazach tj. wprowadzenia i wzrostu, jak w każdym przykładzie cyklu życia produktu / rozwoju rynku nie uzyska się zakładanej	Uwaga wyjaśniona. W ramach KPŻ2030 planuje się wprowadzenie regulacji umożliwiających uzgadnianie dokumentów strategicznych, planistycznych oraz przestrzennych, mających wpływ na drogi wodne i rozwój sektora żeglugi śródlądowej.

			<p>Śródlądowych Dróg Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym m AGN,</p> <ul style="list-style-type: none"> •Niniejszy Krajowy Program Żeglugowy 2030 •Program rozwoju Portów Morskich do roku 2030 •Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 z perspektywą do roku 2030; •Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030 •Krajowy Plan na rzecz Energii i Klimatu do 2030 •Konkluzje Rady UE z dn. 3 grudnia 2018 r. pn. Transport wodny śródlądowy – dostrzeżmy jego potencjał i promujmy go •Komunikat NAIADESII – transport wodny śródlądowy 	<p>rentowności. Ta wystąpi dopiero w fazie nasycenia. Z tego powodu koordynacji wymaga intermodalny rynek przewozowy, realizowany przez podmioty z udziałem Spółek Skarbu Państwa. Inaczej mówiąc należy dać szansę żegludze śródlądowej (np. PKP Cargo versus transport wodą miału węglowego do PGE Elektrownia Opole; możliwość przedłużenia szerokiego toru ze Sławkowa do portu GA ZAK SA w Kędzierzynie i jego perspektywiczne, gospodarcze uzasadnienie). To jedynie przykłady, które pokazują, że KPŻ do roku 2030 winien być uwzględniony także w strategiach podmiotów, których jedynie z pozoru nie dotyczy, jak chociażby PKP Cargo SA, LHS SA, spółki energetyczne, logistyczne itd.) Należy dokonać kwerendy, w tym metaanalizy opracowań dotyczących potencjału rynkowego zwłaszcza w zakresie ODW (w Instytucie Śląskim w Opolu powstało kilkadziesiąt opracowań w większości utraconych i/lub zdezaktualizowanych, podobne opracowania powstawały na wielu polskich uczelniach – należy je wszystkie zebrać w jednym miejscu). W dokumencie KPŻ 2030 lakonicznie wspomina się o analizach ekonomicznych, gospodarczych i społecznych ale nijak nie pisze się o tym jak to zrobić. Biorąc pod uwagę, że wszystkie działania wynikające z KPŻ2030 mają długi horyzont czasowy można to wykorzystać do innej, ważnej gospodarczo i rozwojowo aktywności. Do współpracy z otoczeniem akademickim tzn. w relacji nauka – biznes. Prace licencjackie, inżynierskie, magisterskie: z obszaru nauk technicznych czy nauk społecznych (logistyka, ekonomia, marketing, finanse – w zakresie potencjału rynkowego i budowania świadomości itp.). Zważywszy na 1,5 – 2 letni interwał czasowy pisania prac dyplomowych, w sytuacji ich zestandaryzowania, mogłyby one stanowić podstawę budowania bazy wiedzy o możliwościach i potencjale rynkowym. Jednocześnie same badania prowadzone w ramach tworzenia takich prac kreowały by świadomość wśród podmiotów gospodarczych oraz otoczenia biznesowego i administracyjnego. Należy w ramach KPŻ2030 przesunąć środki na ten cel jako jeden z kluczowych. Jako słuszną należy uznać ideę utworzenia Branżowych Centrów Umiejętności (BCU). Równocześnie należałoby rozważyć możliwość przesunięcia akcentu ich działalności, bardziej na kreowanie potencjału rynkowego niż</p>	
--	--	--	--	---	--

				<p>samej współpracy ze szkolnictwem zawodowym. Umiejętności techniczne są ważne i w ramach tego działania należy je nadal kontynuować (np. we współpracy z uczelniami w zakresie zielonej logistyki, technikami żeglugi śródlądowej, gdzie GA SA ma również duży potencjał przyszłościowy chociażby w zakresie możliwości bezemisyjnych i napędów wodorowych dla jednostek pływających). Technikalnia nie przydadzą się jednak w sytuacji gdy nie będzie zaplecza infrastrukturalnego o (na odcinku górnej ODW, który to w zasadzie jest już gotowy za sprawą PG Wody Polskie) a przede wszystkim gdy nie będzie wykreowanego rynku. Dlatego też działania te należy podjąć natychmiast. Są one długotrwałe ponieważ wiążą się z budowaniem świadomości alternatywnych, względem powszechnie stosowanych, rozwiązań (transport kołowy sensu largo versus rzeczny). Utworzenie BCU dopiero w 2025 roku jest działaniem spóźnionym, dlatego że rynek kreuje się przez wiele lat. Stąd propozycja aby uruchomić je już teraz.</p>	
Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków					
41	Uwaga ogólna dotycząca całości dokumentu KPŻ2030	Uwaga ogólna dotycząca całości dokumentu KPŻ2030	Należy uzupełnić dokument KPŻ2030 o zagadnienia związane ze środowiskiem naturalnym.	<p>W dokumencie KPŻ2030 brak jest odniesień do środowiska naturalnego. Jest to brak o tyle rażący, że sektor ten nie znajduje się w "środowiskowej próżni". Przeciwnie - żegluga śródlądowa w całości opiera się - i korzysta - ze środowiska naturalnego i jest od niego w pełni zależna. Dostępność wody (lub jej brak) warunkuje i limituje możliwość wykorzystywania żeglugi śródlądowej (temat ten został jedynie zdawkowo przedstawiony w podrozdziale 3.1.2). Nie ma możliwości przygotowania spójnego i pełnego dokumentu strategicznego bez uwzględnienia tego podstawowego faktu.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Konsultacje publiczne projektu KPŻ2030 prowadzone są na podstawie art. 19a ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. <i>o zasadach prowadzenia polityki rozwoju</i> (Dz. U. z 2021 r. poz. 1057). Równolegle do powyższego procesu prowadzone było postępowanie w celu wyłonienia wykonawcy, który wesprze Ministerstwo Infrastruktury w przeprowadzeniu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu KPŻ2030.</p> <p>Rozdział dotyczący wpływu KPŻ2030 na środowisko zostanie uzupełniony – zgodnie z informacją zamieszczoną w dokumencie – po przeprowadzeniu SOOŚ.</p> <p>Na etapie SOOŚ zostaną przeprowadzone konsultacje publiczne projektu w trybie ustawy z dnia 3 października 2008 r. <i>o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz</i></p>

					<i>o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2373 wraz z póź. zm.). Wówczas do konsultacji publicznych przekazany zostanie projekt Programu z uzupełnionym rozdziałem dot. oddziaływania Programu na środowisko.</i>
42	Str. 5 Założenia Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030	Program jest dokumentem o charakterze operacyjno-wdrożeniowym dla realizacji celów określonych w: – średniookresowej strategii rozwoju kraju – Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.), – sektorowej strategii rozwoju – Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.	Wnioskujemy o usunięcie odniesienia do Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.), oraz Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.	Powołanie się na Strategię na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) oraz Strategię Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. może powodować mylne wrażenie, że zwiększenie towarowej śródlądowej żeglugi kosztem ekosystemów rzecznych o wysokich walorach przyrodniczych i świadczonych przez nie usług ekosystemowych, przy jednoczesnym naruszaniu unijnego prawa (Dyrektywa Ptasia, Dyrektywa Siedliskowa, Ramowa Dyrektywa Wodna, Dyrektywa SEA) są zgodne z „odpowiedzialnym rozwojem” czy „zrównoważonym transportem”.	Uwaga nieuwzględniona. KPŻ2030 nie dąży do zwiększenia śródlądowej żeglugi towarowej kosztem ekosystemów rzecznych, ponieważ zakres interwencji dotyczy rewitalizacji istniejącej infrastruktury oraz działań wspierających branżę żeglugi, tj. pracodawców, pracowników oraz sektor szkolnictwa. Jednocześnie Program wypełnia cele wskazane dla żeglugi śródlądowej w SOR oraz SZRT. Dodatkowo należy zaznaczyć, że o zgodności wskazanych w KPŻ2030 inwestycji z wymienionymi dyrektywami przesądzi prognoza oceny oddziaływania na środowisko. W związku z tym nie należy zakładać a priori niezgodności zakresu interwencji KPŻ2030 z ww. regulacjami UE.
43	Str. 5 Założenia Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030	Dokument ma charakter techniczny i został opracowany dla potrzeb możliwości współfinansowania ze środków UE rozwoju transportu wodnego śródlądowego w perspektywie 2021–2027.	Wnioskujemy o usunięcie odniesienia do celu opracowania dokumentu związanego ze współfinansowaniem ze środków UE transportu wodnego śródlądowego.	Współfinansowanie ze środków UE rozbudowy transportu wodnego śródlądowego w Polsce jest wysoce wątpliwe, z uwagi na sprzeczność rozbudowy dróg wodnych o parametrach dróg wodnych międzynarodowych z wymogami ochrony przyrody obszarów włączonych do sieci Natura 2000, a zlokalizowanych w dolinach rzecznych, którymi przebiegać mają drogi wodne (lub z których pobierana ma być woda na potrzeby zasilania dróg wodnych). Ponadto, ogłoszona w grudniu 2021 r. rewizja założeń sieci TEN-T nie uwzględni polskich dróg wodnych (za wyjątkiem Odry w okolicy Szczecina), stąd finansowanie takich inwestycji z środków unijnych jest wysoce wątpliwe.	Uwaga nieuwzględniona. Zakres wsparcia dla infrastruktury transportu wodnego śródlądowego nie dotyczy rozbudowy dróg wodnych o parametrach dróg wodnych międzynarodowych. Zakres interwencji dotyczy rewitalizacji istniejącej infrastruktury, tam gdzie jest to uzasadnione ekonomicznie i środowiskowo oraz działań wspierających branżę żeglugi, tj. pracodawców, pracowników oraz sektor szkolnictwa. Tak ograniczony zakres wsparcia dla żeglugi śródlądowej został przyjęty przez Radę Ministrów w dokumentach programowych na perspektywę finansową UE 2021-2027.
44	Str. 5, Założenia KPŻ, Zgodność z	W podanych miejscach projektu projekt	Str. 5, Rzeczpospolita Polska podpisała Porozumienie AGN z intencją	Zwracamy uwagę, że Porozumienie AGN zostało podpisane i ratyfikowane przez Polskę bez konsultacji społecznych oraz	Uwaga częściowo uwzględniona.

	dokumentami UE oraz międzynarodowymi, str. 8, 4.3.2.11 Programowanie ...	KPŻ2030 powołuje się na zgodność dokumentu z Porozumieniem AGN w sprawie głównych dróg śródlądowych o znaczeniu międzynarodowym i zobowiązania Polski związane z ratyfikacją tej konwencji.	zapewnienia na objętych Porozumieniem drogach wodnych warunków nawigacyjnych spełniających kryteria właściwe dla śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, tzw. klasy „E”, odpowiadających co najmniej IV klasie żeglowności. Str. 5, Do realizacji postanowień Porozumienia AGN należy rozważyć przeprowadzenie [...] Str. 8, [...] Polska wyraża intencję do zapewnienia, na wymienionych w porozumieniu drogach wodnych, warunków nawigacyjnych odpowiednich dla śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym [...] Str. 8, Porozumienie AGN opiera się na przekonaniu, że transport wodny śródlądowy odgrywa znaczącą rolę w rozwoju transportu międzynarodowego w Europie, dlatego potrzebne jest zapewnienie jednolitych standardów sieci dróg wodnych Str. 41, Zgodnie z postanowieniami Porozumienia (AGN), Polska - będąca jego stroną, wyraziła intencję zapewnienia na drogach wodnych objętych zakresem [...]	procedury oceny oddziaływania na środowisko, w tym oceny wpływu na obszary Natura 2000. Tym samym nie można traktować jej zapisów jako zobowiązania Polski do ich realizacji, a jedynie jako intencję, która będzie musiała być potwierdzona przeprowadzeniem takich konsultacji społecznych oraz ocen. Sugerujemy zatem dostosowanie zapisów programu do niskiej rangi tego „zobowiązania”. Jednocześnie należy zwrócić uwagę, że Porozumienie AGN ustanawia plan budowy dróg wodnych, ale bez wyznaczonej daty jego realizacji i sankcji związanych z brakiem spełnienia jego wymogów, a także, że ratyfikację porozumienia można wypowiedzieć. Ponadto, stroną porozumienia AGN nie jest Unia Europejska, stąd unijne dyrektywy (w tym siedliskowa, ptasia, ramowa wodna, EIA i SEA) mają znaczenie nadrzędne i, co do zasady, wymagają przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanych planów i przedsięwzięć oraz odstąpienia od zamierzeń stojących z nimi w sprzeczności. Biorąc pod uwagę wszystkie powyższe, kategorię stwierdzenia w KPŻ2030 dotyczące konieczności realizacji AGN należy zatem traktować jako wprowadzające w błąd. Należy zauważyć, że ratyfikacja tego Porozumienia była decyzją autonomiczną, niewynikającą z polskiego członkostwa w UE. Jak można wnioskować z sekwencji podejmowanych działań, ratyfikacja ta była efektem podjęcia politycznej decyzji o rozbudowie sieci śródlądowych dróg wodnych – a nie odwrotnie. Trzeba zaznaczyć, że istnieje prawna możliwość wypowiedzenia tego Porozumienia. ¹	Doprecyzowane zostaną zapisy dotyczące AGN. Należy podkreślić, że Porozumienie zostało przyjęte na podstawie art. 89 Konstytucji RP w drodze ustawy – przyjętej jednomyślnie przez Sejm RP (bez głosów sprzeciwu).
45	Str. 6, 1. Założenia Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030, Polityka rozwoju sektora transportu	Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030 – program rozwoju, dokument o charakterze operacyjno-wdrożeniowym zgodny ze średniookresową strategią kraju oraz strategią rozwoju	Wnioskujemy o zaprzestanie prac nad Krajowym Programem Żeglugowym do czasu opracowania projektów programów długoterminowych, tj. Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej i Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły wraz z poddaniem ich konsultacjom społecznym i przeprowadzenie Strategicznych Ocen	Proces opracowywania programów powinien być odwrotny, w pierwszej kolejności programy budowy dróg wodnych (Wisły i Odry) wraz ze Strategiczną Oceną Oddziaływania na Środowisko (także w ujęciu transgranicznym), a w następnej kolejności, jako pierwszy element ich ewentualnej realizacji – wpisanie zadań krótkookresowych do KPŻ. W aktualnym podejściu jest to forsowanie strategii faktów dokonanych. Błędnie najpierw zakładane jest np. przygotowanie warunków pod inwestycje nie objęte zakresem interwencji	Uwaga nieuwzględniona. KPŻ2030 jest programem rozwoju sektora żeglugi śródlądowej, tj. obejmuje swoim zakresem rozwój konkurencyjności i wykorzystania transportu wodnego śródlądowego (m.in. poprzez inwestycje na wykorzystywanych transportowo odcinkach dróg wodnych) oraz otoczenia zewnętrznego (m.in. utrzymanie konkurencyjności

¹ ANALIZA PRAWNA WYMAGAŃ UNIJNEGO PRAWA OCHRONY ŚRODOWISKA DOTYCZĄCYCH ROZWOJU ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH W POLSCE – NA PRZYKŁADZIE ODRZAŃSKIEJ DROGI WODNEJ Raport Fundacji WWF Polska, Warszawa, styczeń 2020 (Opinia sporządzona na zlecenie Fundacji WWF Polska przez Kancelarię Jendrośka Jerzmański Bar i Wspólnicy. Prawo gospodarcze i ochrony środowiska, sp. z o.o.)

	<p>wodnego śródlądowego</p>	<p>sektora transportu, obejmuje działania i inwestycje przewidziane do realizacji do 2030 r. {...} Program Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej i Program Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły – programy rozwoju uwzględniające długoterminową strategię rozwoju sektora transportu wodnego śródlądowego</p> <p>Zakres Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły i Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej, realizując cele polityki rozwoju kraju, będzie uwzględniał nie tylko inwestycje związane z osiągnięciem międzynarodowych klas żeglowności oraz budową nowych połączeń istotnych z punktu widzenia zrównoważonego rozwoju transportowego kraju. Będzie obejmował również działania krótkookresowe</p>	<p>Oddziaływania na Środowisko (również w ujęciu transgranicznym).</p>	<p>KPŻ2030 (np. budowa stopnia wodnego Siarzewo czy kanału łączącego Wisłę z Bugiem), które zostaną odrzucone na etapie oceny oddziaływania na środowisko Programu Rozwoju Drogi Wodnej Wisły.</p> <p>Prace nad Programem Rozwoju Drogi Wodnej Wisły, w tym konsultacje społeczne i proces oceny oddziaływania na środowisko, są planowane na bieżący rok, a przyjęcie Programu dopiero na przełom 2022/23, a tymczasem już teraz podejmowane są działania przygotowawcze do realizacji konkretnych przedsięwzięć, jak choćby wskazany już stopień wodny Siarzewo.</p> <p>Tymczasem, przy planowaniu i ocenie oddziaływania na środowisko tego typu złożonych działań – zmierzających do osiągnięcia określonego celu (doprowadzenia drogi wodnej do określonych parametrów poprzez realizację szeregu przedsięwzięć) należałoby zastosować podejście polegające na opracowywaniu i ocenie dokumentów od najbardziej ogólnych, do najbardziej szczegółowych. Takie podejście (zwane „tieringiem”, stopniowaniem) ma na celu m.in. zapewnienie, że pewne decyzje – na przykład odnośnie tego czy droga wodna będzie w ogóle realizowana na parametrach międzynarodowych – zostaną podjęte na etapie dokumentów o wyższym stopniu ogólności, by następnie przejść do oceny rozwiązań coraz bardziej szczegółowych³ (np. oceny oddziaływania na środowisko konkretnych inwestycji, czy też wpisywania określonych działań do programu średnioterminowego jakim jest KPŻ2030).</p> <p>Planowanie działań średniookresowych czy też pojedynczych przedsięwzięć, zanim zostanie przeprowadzona rzetelna ocena strategiczna, stanowi też zagrożenie dla prawidłowej implementacji dyrektywy habitatowej. Jak dotąd oddziaływanie Drogi Wodnej Wisły na obszary Natura 2000 nie zostało zbadane. Powinno to zostać zrobione kompleksowo w odniesieniu do skumulowanego oddziaływania na poszczególne, leżące w dolinie Wisły obszary. Przedsięwzięcia zlokalizowane w dolnym biegu rzeki</p>	<p>przedsiębiorstw, utrzymanie poziomu zatrudnienia oraz rozwój szkolnictwa zawodowego). Realizacja celów szczegółowych KPŻ2030 nie jest uwarunkowana jedynie realizacją działań inwestycyjnych.</p> <p>Projekty komplementarne nie stanowią zakresu Programu – KPŻ2030 nie wskazuje na konieczność ich realizacji, a jedynie zaznacza ich wpływ na sektor żeglugi śródlądowej. Należy podkreślić, że część dotycząca projektów komplementarnych zostanie odpowiednio zmodyfikowana tak aby KPŻ2030 posiadał jasno i precyzyjnie zdefiniowany zakres interwencji.</p> <p>Co ważne, intencją celu szczegółowego 3 w zakresie dotyczącym programowania rozwoju śródlądowych dróg wodnych jest przeprowadzenie analiz ekonomiczno-społecznych, ocen środowiskowych, konsultacji publicznych oraz opracowanie projektów dokumentów rządowych wyznaczających długoterminową perspektywę rozwoju dla dróg wodnych łączących porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej z zapleczem lądowym.</p> <p>Decyzja dotycząca realizacji inwestycji w oparciu o wyżej wymienione programy rządowe zostanie podjęta na poziomie Rady Ministrów po przeprowadzeniu procedury legislacyjnej projektów programów obejmującej konsultacje publiczne, ocenę środowiskową (wraz z dedykowanymi konsultacjami) i uzgodnienia międzyresortowe. Oznacza to m.in., że w przypadku uzyskania wpisu do Wykazu Prac Legislacyjnych i Programowych Rady Ministrów dla programów rozwoju dróg wodnych Wisły i Odry, to w ramach planowanych dla tych programów, odrębnych,</p>
--	-----------------------------	---	--	---	---

² Odp. Ministerstwa Infrastruktury na wnioski o udostępnienie informacji publicznej dla Ogólnopolskiego Towarzystwa Ochrony Ptaków z dnia 28.10.2021 (Znak sprawy: DGWiŻŚ-9.60.16.2021.)

³ ANALIZA PRAWNA WYMAGAŃ UNIJNEGO PRAWA OCHRONY ŚRODOWISKA DOTYCZĄCYCH ROZWOJU ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH W POLSCE – NA PRZYKŁADZIE ODRZAŃSKIEJ DROGI WODNEJ Raport Fundacji WWF Polska, Warszawa, styczeń 2020 (Opinia sporządzona na zlecenie Fundacji WWF Polska przez Kancelarię Jendrośka Jerzmański Bar i Wspólnicy. Prawo gospodarcze i ochrony środowiska, sp. z o.o.)

		przewidziane do realizacji w ramach KPŻ2030.		<p>mogą oddziaływać także na obszary położone powyżej, zwłaszcza jeśli oddziaływanie to zostanie skumulowane. Do tego czasu prace nad projektem KPŻ2030 powinny zostać wstrzymane.</p>	<p>procedur SOOŚ zostaną uwzględnione działania określone w KPŻ2030 oraz zadania i inwestycje ujęte w przedmiotowych programach.</p> <p>Mając na uwadze, że są to działania które zostaną przeprowadzone po planowanym przyjęciu KPŻ2030 przez Radę Ministrów zostały one uwzględnione w treści Programu. Jednak całkowity zakres inwestycji określony jest w załączniku nr 1 do Programu.</p> <p>Rozdział dotyczący celu szczegółowego 3 zostanie przeredagowany pod kątem określenia wyżej wymienionych warunków brzegowych.</p> <p>Dodatkowo należy wskazać, że okres obowiązywania KPŻ2030 (zgodnie z art. 16 ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju) powinien być zgodny z okresem obowiązywania średniookresowej strategii rozwoju kraju oraz sektorowej strategii, którą wykonuje.</p> <p>KPŻ2030 jest obecnie jedynym obowiązującym projektem programu rozwoju dla żeglugi śródlądowej (tj. posiadającym wpis do Wykazu Prac Legislacyjnych i Programowych Rady Ministrów).</p> <p>Jest dokumentem nadrzędnym, określającym cele rozwoju sektora żeglugi śródlądowej i zgodnie z przepisami zostanie poddany procedurze Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko.</p> <p>Program nie stanowi etapu pośredniego – jest spójnym programem rozwoju, kompleksowo regulującym kwestie związane z utrzymaniem konkurencyjności sektora żeglugi śródlądowej w warunkach zmieniającego się otoczenia gospodarczo-społecznego.</p>
46	Str. 7, 1. Założenia Krajowego Programu Żeglugowego do	W podanym miejscu projektu projekt KPŻ2030 powołuje się na zgodność z dokumentu z	Należy usunąć cały akapit	W opublikowanej przez Komisję Europejską 14 grudnia 2021 r. rewizji sieci TEN-T nie znajdują się międzynarodowe drogi wodne (za wyjątkiem fragmentu dolnej Odry), na terenie Polski. Pomimo to warto zwrócić uwagę na stawiane w Rozporządzeniu 1315/2013 wymagania dotyczące ochrony	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Wskazany fragment zostanie uzupełniony zgodnie z uwagą Fundacji WWF (uwaga nr 4</p>

	roku 2030, Zgodność z dokumentami UE oraz międzynarodowymi	Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej		<p>środowiska - art. 15 ust. 3 lit. a) tego rozporządzenia określający wymogi dotyczące infrastruktury transportowej stanowi, że wymogi te mają być spełnione, o ile nie naruszy to wymagań określonych unijnych dyrektyw z zakresu ochrony środowiska, m.in. dyrektywy habitatowej i ramowej dyrektywy wodnej. Oznacza to, że dla planów i przedsięwzięć składających się na drogi transportowe objęte rozporządzeniem TEN-T należy przeprowadzić rzetelne oceny oddziaływania na środowisko, a gdyby z tych ocen wynikało, że realizacja drogi naruszy zakazy określone w dyrektywie habitatowej lub ramowej dyrektywie wodnej – to należy zrezygnować z jej realizacji w danym kształcie⁴.</p> <p>W związku z powyższym odniesienie w tym miejscu do zgodności projektu Programu z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 nie ma podstaw i wprowadza czytelnika w błąd.</p>	<p>w przedmiotowym zestawieniu uwag zgłoszonych w procesie konsultacji projektu KPŻ2030).</p> <p>Wskazane Rozporządzenie 1315/2013 jest istotne w kontekście kształtowania polityki rozwoju sektora transportu UE, w tym transportu wodnego śródlądowego. Tym samym KPŻ2030 jako program rozwoju dla sektora żeglugi śródlądowej jest równocześnie planem transportowym dla transportu wodnego i wymaga ujęcia zapisów dot. rozporządzenia TEN-T. Jest to istotne dla zapewnienia zgodności zakresu interwencji KPŻ2030 z kierunkami rozwoju sieci TEN-T, w szczególności w zakresie nowych wytycznych, zaproponowanych przez KE w dniu 14 grudnia 2021 r., dla dróg wodnych w sieci TEN-T uwzględniających specyfikę funkcjonowania ich w systemie transportu i zapewnienia zgodności z celami środowiskowymi.</p> <p>KPŻ2030 ze względu na opracowany zakres interwencji również dąży do utrzymania wykorzystania transportowego wybranych odcinków dróg wodnych i wsparcia dla sektora żeglugi śródlądowej przy jednoczesnym zapewnieniu zgodności z celami ochrony środowiska.</p> <p>Ostateczny wpływ inwestycji i działań wskazanych w Programie zostanie określony w prognozie oddziaływania na środowisko KPŻ2030. Niemniej część dot. Rozporządzenia 1315/2013 zostanie uzupełniona o treść najważniejszych regulacji, w tym dotyczących uwzględnienia celów środowiskowych.</p>
47	Str. 8, 1. Założenia Krajowego	W podanym miejscu projektu projekt KPŻ2030 powołuje się	Należy usunąć cały akapit	Zgodnie z cytowanym zapisem „Przyjęte konkluzje podkreślają, że żegluga śródlądowa powinna – tam, gdzie jest to wykonalne ze względów geograficznych – znacząco	Uwaga nieuwzględniona. KPŻ2030 dostrzega obecny stan sektora żeglugi śródlądowej i proponuje działania umożliwiające

⁴ ANALIZA PRAWNA WYMAGAŃ UNIJNEGO PRAWA OCHRONY ŚRODOWISKA DOTYCZĄCYCH ROZWOJU ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH W POLSCE – NA PRZYKŁADZIE ODRZAŃSKIEJ DROGI WODNEJ Raport Fundacji WWF Polska, Warszawa, styczeń 2020 (Opinia sporządzona na zlecenie Fundacji WWF Polska przez Kancelarię Jendrośka Jerzmański Bar i Wspólnicy. Prawo gospodarcze i ochrony środowiska, sp. z o.o.)

	<p>Programu Żeglugowego do roku 2030, Zgodność z dokumentami UE oraz międzynarodowymi</p>	<p>na zgodność z dokumentu z Konkluzjami Rady UE z dnia 3 grudnia 2018 r. pn. Transport wodny śródlądowy - dostrzeżmy jego potencjał i promujmy go!</p>		<p>przyczyniać się do wydajnego systemu transportu multimodalnego w Unii." Warunki hydrologiczne, klimatyczne i przyrodnicze w Polsce uniemożliwiają zarówno znaczące przyczynienie się a tym bardziej możliwość zapewnienia wydajnego systemu śródlądowego transportu towarowego. Możliwości takie dają natomiast inne moduły transportu lądowego.</p>	<p>jego rozwój, rozumiany jako utrzymanie możliwości prowadzeni dalszych operacji transportowych na poszczególnych odcinkach dróg wodnych, wykorzystywanych do przewozu ładunków.</p> <p>Należy zaznaczyć, że zarówno Odrzańska Droga Wodna (ODW) oraz Droga Wodna Rzeki Wisły są obecnie wykorzystywane transportowo. Dla przykładu w 2020 r. ODW przetransportowano ok. 2,4 mln ton ładunków. Najwięcej przewozów realizowanych jest na odcinku pomiędzy portem morskim w Szczecinie a Republiką Federalną Niemiec oraz w latach wcześniejszych pomiędzy portem śródlądowym w Gliwicach i aglomeracją wrocławską. Natomiast Drogą Wodną Rzeki Wisły – w 2020 r. przetransportowano ok. 84 tys. ton, a najważniejszymi odcinkami wykorzystywanymi w celach transportowych są Bydgoski Węzeł Wodny oraz odcinki dostępne do portów morskich Gdańsk i Elbląg.</p> <p>Polska znajduje się również w ścisłej czołówce państw UE, pod względem liczebności floty. Według danych Głównego Urzędu Statystycznego liczba polskich statków wynosi 496 jednostek (2020 r.), a Związek Polskich Armatorów Śródlądowych aktualnie zrzesza 50 firm zajmujących się żeglugą śródlądową.</p> <p>Ponadto należy zauważyć, że wg danych Ministerstwa Edukacji i Nauki, w roku szkolnym 2020/2021 w zawodach związanych z sektorem żeglugi śródlądowej kształcenie prowadzone było w 20 szkołach ponadpodstawowych.</p> <p>Mając na uwadze funkcjonujący w Polsce rynek żeglugi śródlądowej (odcinki dróg wodnych wykorzystywane transportowo, przedsiębiorstwa oraz kapitał ludzki) zakres konkluzji Rady jest zbieżny kierunkami KPŻ2030.</p>
48	Str. 8, 1. Założenia	W podanym miejscu projektu projekt	Należy usunąć cały akapit	Zgodnie z cytowanym zapisem „Celem programu NAIADES II jest stworzenie odpowiednich warunków dla śródlądowego	Uwaga nieuwzględniona.

	Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030, Zgodność z dokumentami UE oraz międzynarodowymi	KPŻ2030 powołuje się na zgodność z dokumentu z programem NAIADES II		transportu wodnego, tak aby stał się on środkiem transportu wysokiej jakości: dobrze zarządzanym, wydajnym, bezpiecznym, zintegrowanym w łańcuch transportu intermodalnego, z wysokiej jakości miejscami pracy zajmowanymi przez wykwalifikowanych pracowników oraz spełniającym wysokie standardy w zakresie ochrony środowiska.” Budowa dróg wodnych w Polsce wymaga przekształcenia rzek w kanały żeglowne, co oznacza drastyczną destrukcyjną ingerencję w ekosystemy rzek i ich dolin, w tym na terenach objętych ochroną na mocy prawa krajowego i unijnego. Stąd, z założenia, nie jest możliwe spełnienie wysokich standardów w zakresie ochrony środowiska skoro ma ono zostać nieodwracalnie i znacząco zdewastowane, czego działania kompensacyjne nie są w stanie przywrócić.	W ramach KPŻ2030 nie planuje się budowy dróg wodnych, a jedynie rewitalizację istniejącej infrastruktury hydrotechnicznej na wykorzystywanych transportowo odcinkach dróg wodnych, przy jednoczesnym zachowaniu możliwości osiągnięcia celów środowiskowych. Program ma na celu wzmocnienie możliwości rozwoju sektora żeglugi śródlądowej poprzez realizację szeregu zadań o charakterze sektorowych, w tym m.in. kształtowanie warunków na rzecz rozwoju kapitału ludzkiego sektora poprzez promocję edukacji w szkołach ponadpodstawowych prowadzących kształcenie zawodowe w branży transportu wodnego oraz w szkołach wyższych, a także wsparcie współpracy przedsiębiorców z edukacją zawodową, poprawę bezpieczeństwa na drogach wodnych dzięki wdrożeniu systemu zarządzania ruchem i rozwojowi usługi RIS czy działania na rzecz obniżenia emisyjności statków żeglugi śródlądowej (modernizacja floty).
49	Str. 8, 2. Ramy prawne i powiązania z innymi dokumentami strategicznymi i planistycznymi, 2.2. Zgodność z dokumentami Unii Europejskiej oraz międzynarodowymi	2.2. Zgodność z dokumentami Unii Europejskiej oraz międzynarodowymi	Uzupełnienie wymienionych dokumentów o Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013) z 14 grudnia 2021 r. ⁵	W przedstawionym projekcie nie zostały uwzględnione drogi wodne Odry i Wisły w zakresie objętym dokumentem KPŻ2030. Należy także zauważyć, że w dokumencie tym czytamy: “(45) Inland waterways in Europe are characterised by a heterogeneous hydro-morphology which hampers a coherent performance for all waterway stretches. Inland waterways, especially free flowing stretches, may be heavily impacted by climate and weather conditions. In order to ensure reliable international traffic, while respecting the hydro-morphology and applicable environmental legislation, TEN-T requirements should take into account the specific hydro-morphology of each waterway (for example free-flowing or regulated rivers) as well as the objectives of environmental and biodiversity policies. Such an approach should be considered at river basin level.” Zapis ten jasno wskazuje, że konieczne jest uwzględnienie uwarunkowań środowiskowych.	Uwaga nieuwzględniona. Jak wskazuje Wnioskodawca przytaczany dokument jest w fazie procedury legislacyjnej i nie jest obowiązującym aktem prawnym. Należy wskazać, że opublikowana propozycja projektu rozporządzenia nie wyklucza prowadzenia transportu po odcinkach swobodnie płynących, a jedynie wskazuje na konieczność uwzględnienia ich hydromorfologicznego charakteru oraz celów środowiskowych. Tak przyjęta logika jest zgodna z zakresem interwencji KPŻ2030. Planowane inwestycje dotyczą jedynie istniejącej infrastruktury i mają na celu rewitalizację transportowego potencjału przy zachowaniu możliwości osiągnięcia celów środowiskowych.

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=COM%3A2021%3A812%3AFIN>

50	Str. 9, 1. Założenia Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030, Zgodność z dokumentami UE oraz międzynarodowymi	W podanym miejscu projektu projekt KPŻ2030 powołuje się na zgodność dokumentu ze Strategią Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności (Sustainable and Smart Mobility Strategy) do roku 2050 (Inicjatywa Nowego Zielonego Ładu)	Należy usunąć cały akapit	<p>Transportu śródlądowego nie można w polskich warunkach nazwać transportem zrównoważonym, gdyż nie jest to transport niskoemisyjny, z uwagi na tonaże jakie możliwe są do uzyskania ze względu na wielkość polskich rzek. Dobitnie pokazał to pilotażowy rejs Wisła Cargo 2021. Zestaw pchany zastosowany w tym rejsie zużył 870 litrów paliwa na dystansie 150 km, płynąc w zasadzie na pusto, bo tylko z 6 kontenerami o masie 25 ton każdy (6 FEU). Bilansuje się ze zwykłym zestawem drogowym naczepa + ciągnik dopiero po załadowaniu co najmniej 18 kontenerów, tzn. 17 zestawów drogowych załadowanych jednym kontenerem zużyje mniej niż 870 litrów paliwa na dystansie 150 km (założenie, że zestaw drogowy zużywa średnio 33 l/100km). Nadmienić należy, że dostępne są rozwiązania, w których jeden ciągnik drogowy przemieszcza dwie naczepy, drugą na specjalnym wózku zwanym dolly (2 x FEU), bądź naczepy dwu kontenerowe tzw. stonogi. Stosowanie ich w Polsce jest nielegalne, ale podkreślić należy, że są to bariery administracyjne, a nie techniczne – pojazdy te są tak skonstruowane, że nie przekraczają dopuszczalnych nacisków na oś. Przy dopuszczeniu takich pojazdów do ruchu energochłonność transportu śródlądowego równa się z transportem drogowym po przewiezieniu około 32 (FEU) kontenerów. A cały czas jest to zestawienie z najbardziej energochłonnym transportem – transportem drogowym. Rozbudowa dróg wodnych spowoduje zwiększenie tonażu do 1600 t (IV klasa), co pozwoli zwiększyć liczbę kontenerów do 64 sztuk. Przy założeniu, że dzięki zwiększeniu efektywności napędu dla przyszłościowych pchaczy pozostajemy przy 870 l na 100 km żeglugi (co jest założeniem wątpliwym), wskaźnik zużycia paliwa na kontener wynosi 13,6 l/FEU/100km. Źródło: „Flota nowej generacji na odrzańskiej drodze wodnej”, Kulczyk, Lisiewicz, Nowakowski 2012, Wyd. Politechniki Warszawskiej z.82, str. 56. - pchacz "Bizon zmodyfikowany" pchając zestaw ładowny zużyje 870 litrów paliwa na 100 km żeglugi przy prędkości 10,7 km/h względem nurtu wody.</p> <p>Transport szynowy uzyskuje tu znacznie lepsze wskaźniki. Wyjściem niech będzie 18 FEU, które są punktem zbilansowania energochłonności dla zestawienia naczepą</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Celem Strategii Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności, jak podkreślono w Programie, jest znaczne ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2050 r. oraz przeniesienie znaczącej części transportu na gałęzie niskoemisyjne. Według strategii ograniczeniu ma ulec 90% emisji gazów cieplarnianych (GHG) związanych z transportem. Strategia określa jeden z celów dla transportu wodnego śródlądowego: Transport z wykorzystaniem śródlądowych dróg wodnych i żeglugi morskiej bliskiego zasięgu zwiększy się do 2030 r. o 25%, a do 2050 r. – o 50%.</p> <p>Oznacza to, że żegluga śródlądowa i morska do 2030 roku powinna przejąć część transportu z innych (bardziej emisyjnych) form transportu lub wspomagać obniżenie emisji w poszczególnych korytarzach transportowych. SZIIM poza wsparciem na rzecz przesunięć międzygałęziowych przewiduje szereg innych działań dot. m.in. przeglądu prawodawstwa UE, wsparcia na rzecz transformacji floty, rozwoju systemów zarządzania ruchem (RIS). Działania SZIIM na rzecz żeglugi śródlądowej zostały skonkretyzowane w Programie NAIADES III.</p> <p>Zakres interwencji określony w KPŻ2030 jest zgodny z celami i działania NAIADES III z uwzględnieniem warunków funkcjonowania polskiego sektora żeglugi śródlądowej.</p> <p>Należy również zaznaczyć, że zarówno Odrzańska Droga Wodna (ODW) oraz Droga Wodna Rzeki Wisły są obecnie wykorzystywane transportowo. Dla przykładu w 2020 r. ODW przetransportowano ok. 2,4 mln ton ładunków. Najwięcej przewozów realizowanych jest na odcinku pomiędzy portem morskim w Szczecinie a Republiką Federalną Niemiec oraz w latach wcześniejszych pomiędzy portem śródlądowym w Gliwicach i aglomeracją wrocławską. Natomiast Drogą Wodną Rzeki Wisły – w 2020 r. przetransportowano ok. 84 tys. ton,</p>
----	---	---	---------------------------	---	---

				<p>kontenerowa/zestaw śródlądowy „Wisła Cargo 2021”. 18 FEU to ładunek dla 8 wagonów platform Sggrs z wózkiem Jacobsa. Przy założeniu masy kontenera 25 ton daje to skład brutto 659 ton. Na torach jest to waga lekka porównywalna z masą pociągu pociągu pociągu pociągu. Leży to bez problemu w zakresie zdolności trakcyjnych średniej lokomotywy manewrowej. Przykładowo lokomotywa 6Dg jest w stanie takie brutto pociągnąć ze swoją prędkością konstrukcyjną 90 km/h i w warunkach ustalonych (po zakończeniu rozruchu) będzie dysponować nadmiarem mocy do prowadzenia takiego pociągu. Znaczący to tyle, że przy jeździe 90 km/h trzeba konieczne będzie przestawienie nastawnika na niższą pozycję. Ponieważ nie jest znany profil trasy do dalszych rozważań i nie można wyznaczyć przebiegowego zużycia z charakterystyk lokomotywy przyjęto, że lokomotywa pozostaje w punkcie znamionowym pracy silnika, tzn. będzie generować moc maksymalną jak przy rozruchu. Wskaźniki jej pracy wyglądają następująco: w punkcie znamionowym jednostkowe zużycie paliwa $g_e = 198 \text{ g/kWh}$. Moc generowana przez silnik CAT C27 ACERT zainstalowany na tym typie to 653 kW. Godzina jazdy w takich warunkach to $198 \text{ g/kWh} * 653 \text{ kW} * 1 \text{ h} = 129 294 \text{ g}$, czyli 129,3 kg oleju napędowego. Po przejściu na jednostki objętości daje to 109,9 l ON/h. Po uwzględnieniu, że przejechanie 100km nastąpi po 1,1 h, czyli 66 minutach otrzymano 120,9 l/100km. W przeliczeniu na 1 FEU $120,9 / 18 = 6,667 \text{ l/FEU/100km}$. Podkreślić należy, że jest to wariant ekstremalny i rzeczywiste zużycie paliwa dla tej lokomotywy przy założeniu minimalnej ilości rozruchów (dobrze utrzymany szlak bez zwolnień) zamknie się w wartości 90 – 95 l/100km. Wskaźniki emisji w g/km są wynikowe dla objętościowego zużycia paliwa na 100 km, co oznacza, że są to wartości pomnożone przez stałe. Stosunek pozostaje ten sam.</p> <p>Zatem jest to 33/13,6/6,667 dla zestawu drogowego / zestawu pchanego/ pociągu prowadzonego trakcją spalinową lokomotywą manewrową. Dodatkowo nadmienić należy, że normą na polskich torach jest brutto pociągu 3200 ton prowadzonych lokomotywą liniową, a nie manewrową, gdzie możliwe jest uzyskanie jeszcze lepszych wskaźników energochłonności.</p>	<p>a najważniejszymi odcinkami wykorzystywanymi w celach transportowych są Bydgoski Węzeł Wodny oraz odcinki dostępne do portów morskich Gdańsk i Elbląg.</p> <p>Mając na uwadze funkcjonujący rynek żeglugi śródlądowej w Polsce wydaje się zasadne powiązanie strategii transportowej UE oraz dedykowanej strategii rozwoju żeglugi śródlądowej z pierwszym dokumentem planistycznym dla transportu wodnego w Polsce.</p> <p>Dodatkowo jednym ze wskaźników realizacji KPŻ2030 jest wzrost liczby transportowanych ładunków, zgodnie z celem SZIIM. Prognozowany wzrost ładunków opiera się o możliwości istniejącej infrastruktury hydrotechnicznej oraz dotyczy odcinków dróg wodnych wykorzystywanych obecnie do operacji transportowych. Analizując historyczne dane statystyczne m.in. za lata 2014-2015 należy zauważyć, że istniejąca infrastruktura posiada odpowiednią przepustowość do zapewnienia przewozów w prognozowanych wielkościach.</p> <p>Ww. dokumenty strategiczne na poziomie UE (SZIIM oraz NAIADES III) wymieniają szereg działań na rzecz dążenia do zrównoważonego rozwoju transportu przy zapewnieniu realizacji celów środowiskowych. W tym kontekście należy również zaznaczyć, że w KPŻ2030 wskazane zostały działania mające na celu zrównoważony rozwój żeglugi takie jak wsparcie transformacji floty oraz rozwój systemów zarządzania ruchem statków</p> <p>W zakresie transformacji statków rezultatem powyższych działań będzie flota odpowiadająca standardom unijnym oraz wymogom ochrony środowiska, a także poprawa jej efektywności energetycznej.</p> <p>Istotą KPŻ2030 jest wzmocnienie roli żeglugi śródlądowej przy uwzględnieniu specyfiki</p>
--	--	--	--	---	--

				<p>Wszelkie rozważania dla paliw alternatywnych, należy z takim samym skutkiem prowadzić dla lokomotyw spalinowych, gdyż są to tej samej klasy, jeżeli nie te same, silniki. Np. jeżeli uznać, że barka zasilana amoniakiem jest napędem bezemisyjnym, to dokładnie takie same wyzwania zaistnieją dla implementacji tego rodzaju zasilania w kolejowych pojazdach trakcyjnych. Co więcej, taki sam pozostanie stosunek energochłonności, zatem z rozważań o emisyjności należy przejść do rozważań kosztów paliwa.</p> <p>Niebagatelny jest również fakt ekstremalnie niskich prędkości transportu śródlądowego. Gdyby spowolnić pociąg do prędkości 10 km/h to wskaźniki energochłonności wyjdą o rząd lepiej. Brutto 659 ton potrzebuje siły pociągowej około 20 kN dla prędkości 100 km/h, natomiast dla prędkości 10 km/h jest to poniżej 5 kN, co jest wartością, jakie teoretycznie może osiągnąć samochód osobowy (barierą będzie tu przyczepność wynikająca z niewielkiej masy).</p> <p>Transportu śródlądowego nie można określić również przymiotnikiem „smart”, choćby z uwagi niemożność elektryfikacji – rozwieszenie sieci napowietrznej nie wchodzi w rachubę, a bateryjne układy zasilania nie zapewniają wystarczającej autonomiczności żeglugi. Spowodowane jest to charakterem pracy siłowni jednostki nawodnej, gdzie silniki stale muszą oddawać relatywnie wysoką moc na pędniki. Woda jest ośrodkiem bardzo gęstym, w związku z czym po odłączeniu napędu relatywnie lekki (w porównaniu do statków pełnomorskich) zestaw pchany szybko się zatrzymuje. Z tego względu niemożliwe jest również rozwinięcie wysokich prędkości i, co najważniejsze, praktycznie niemożliwa jest rekuperacja (odzyskiwanie energii) przy hamowaniu. Problemy oporu ośrodka są istotne dla pociągów dużych prędkości (stąd ich opływowy kształt), natomiast hamowanie elektrodynamiczne z oddawaniem energii do sieci jest zagadnieniem opanowanym co najmniej od lat 70 XX wieku. W Polsce, z racji trudności gospodarczych, wdrożono je dopiero w 1986 w serii lokomotyw EP09 i było to hamowanie z rozpraszaniem na oporach rozruchowych, gdyż</p>	<p>funkcjonowania dróg wodnych i zapewnieniu realizacji celów środowiskowych. Analizując przewożony obecnie wolumen ładunków należy wskazać, że transport wodny stanowi uzupełnienie niektórych elementów krajowej sieci transportowej (np. na odcinkach dostępnych do portów morskich). Biorąc pod uwagę brak jednoznacznego określenia przez UE pojęcia zrównoważonego transportu, przyjmujemy, że zadania określone w KPZ2030 wpisują się w unijne działania mające na celu jego osiągnięcie.</p>
--	--	--	--	--	--

				<p>sieć trakcyjna do dnia dzisiejszego nie jest przystosowana do odbioru energii hamowania. Najprościej rekuperację zrealizować synchronizując hamowanie jednego składu z rozruchem drugiego i takie rozwiązanie można określić „smart”, gdyż wymaga sterowania na poziomie wyższym niż ETCS.</p>	
51	Str. 14, 3. Diagnoza społeczno-gospodarcza	Całość rozdziału 3. Diagnoza społeczno-gospodarcza	Uzupełnienie dokumentu o diagnozę społeczną, uwzględnienie niekorzystnego wpływu na społeczeństwo	<p>Pomimo tytułu rozdziału wskazującego na przeprowadzenie czy choćby odniesienie się do diagnozy społecznej rozdział ten zaledwie szczerkowo i pobieżnie odnosi się do tego zagadnienia. Biorąc pod wzgląd fakt, jak duże będzie oddziaływanie na społeczeństwo potencjalnej realizacji KPŻ2030, zakres ten należy uznać za dalece niewystarczający. Poza odniesieniem do kształcenia zawodowego w sektorze żeglugi śródlądowej brak jest w praktyce zagadnień innych niż diagnoza gospodarcza oraz uwarunkowania techniczne i hydrologiczne.</p> <p>Dodatkowo, należy podkreślić, że zgodnie z dokumentem „Analizy sektora transportu wodnego śródlądowego w zakresie wynikającym z modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Drogi Wodnej Rzeki Wisły” (Etap IV, pełny raport końcowy, Wersja 2, Warszawa, grudzień 2018 r.) wykonanym przez WYG International Sp. z o. o. na zlecenie Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej jasno wynika, iż dla dróg wodnych rzeki Wisły i Odry, a więc kluczowych w kontekście KPŻ2030 przeprowadzone analizy ekonomiczne dowodzą, że wstępnie rekomendowany do realizacji wariant W1⁶ jest niekorzystny z punktu widzenia społeczeństwa. W rozdziale 14 (Wybór wariantu optymalnego) czytamy: “Przeniesienie transportu ładunków towarowych z dróg i kolei do transportu wodnego śródlądowego doprowadzi do uzyskania wzrostu kosztów ekonomicznych dla społeczeństwa. Wzrost ten będzie na tyle znaczący, że przewyższy potencjalnie korzyści ekonomiczne tj. oszczędności z tytułu redukcji niekorzystnych skutków transportu dla środowiska [...]”.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Diagnoza zostanie uzupełniona o diagnozę społeczną. Jednak należy zwrócić uwagę, że diagnoza jest oceną określonej sytuacji i uwarunkowań społecznych, w tym potrzeb, oczekiwań i problemów związanych z włączeniem do multimodalnej sieci transportowej transportu wodnego śródlądowego oraz prac na rzecz rozwoju sektora żeglugi śródlądowej. Dlatego też wniosek dot. „niekorzystnego wpływu na społeczeństwo” wydaje się być przedwczesny, ze względu na fakt, że diagnoza nie powinna zostać wykonana pod założoną tezę.</p> <p>Ponadto podkreślenia wymaga, że KPŻ2030 jest dokumentem planistycznym dla sektora transportu wodnego śródlądowego – określa on cele zgodne z polityką transportową kraju. Kwestie zasobów wodnych zostały wskazane jako mające wpływ na realizację Programu, a nie są jego przedmiotem.</p> <p>Zakres wskazywanej przez Wnioskodawcę „Analizy transportowej sektora transportu wodnego” dotyczy innego zakresu inwestycji niż określony w KPŻ2030. Przyjęte do ww. analizy założenia są odmienne od założeń Programu. Przede wszystkim różnica dotyczy nakładów inwestycyjnych, zgodnie z wskazywaną Analizą transportową przyjęte w W1 nakłady inwestycyjne to ok. 38 mld zł. Natomiast wartość inwestycji KPŻ2030 (ze wskazanym źródłem finansowania) to 1,3 mld zł. Dodatkowo</p>

⁶ Tabela 10 Definicje i oznaczenia wariantów inwestycyjnych, wariant 1: ODW1 - osiągnięcie III klasy drogi wodnej + brak połączenia DOL (Kędzierzyn Koźle – granica państwa) + brak Kanału Śląskiego; DWW1 - osiągnięcie IV klasy drogi wodnej + brak połączenia Warszawa – Brześć.

					<p>różnice dotyczą również prognozowanej pracy przewozowej oraz wolumenu ładunków, a także założeń inwestycyjnych. Tym samym należy podkreślić, że przedmiotowa analiza jest jedynie opracowaniem technicznym i wyraża ekspercką opinię Wykonawcy, a jej wyniki nie są jedynym źródłem, w oparciu o które podejmowane są konkretne decyzje i kształtowana jest polityka rozwoju sektora żeglugi śródlądowej. Ponadto warto podkreślić, że w ramach tej Analizy rekomenduje się <i>ponownie wykonać analizę kosztów i korzyści i potwierdzić niniejszą rekomendację po uwzględnieniu bardziej szczegółowych danych</i></p> <p>Ponadto Analiza Kosztów i Korzyści wykonana w ramach projektu „Transport wodny śródlądowy w Polsce – Odrzańska Droga Wodna” (na zlecenie Komisji Europejskiej) wykazała następujące wyniki analizy ekonomicznej: ENPV – 443671 tys. euro; ERR – 5,0%; B/C – 1,1.</p>
52	Str. 16 3.1. Śródlądowe drogi wodne w Polsce	Dobre Warunki Nawigacyjne Sformułowanie wprowadzone rozporządzeniem TEN-T, zgodnie z którym Państwa członkowskie zapewniają, że rzeki, kanały i jeziora będą utrzymywane tak, by zachować Dobre Warunki Nawigacyjne (ang. Good Navigation Status).	Uzupełnienie fragmentu o zapis z artykułu 15, punkt 3b: “ przy jednoczesnym przestrzeganiu mających zastosowanie przepisów z zakresu ochrony środowiska;” Podanie definicji “Dobrych Warunków Nawigacyjnych”	Sformułowanie Dobre Warunki Nawigacyjne w przywołanym rozporządzeniu TEN-T 1315/2013, zostało zapisane w artykule 15, punkt 3: “Państwa członkowskie zapewniają, aby: [...] b. rzeki, kanały i jeziora były utrzymywane tak, by zachować dobre warunki nawigacyjne, przy jednoczesnym przestrzeganiu mających zastosowanie przepisów z zakresu ochrony środowiska;” Niewątpliwie w ramach tego artykułu przyjęto, iż przepisy z zakresu ochrony środowiska są czynnikiem limitującym w osiągnięciu tzw. “Dobrych Warunków Nawigacyjnych”. Pominięcie części tekstu z artykułu 15 znacząco wpływa na jego wydźwięk. Dodatkowo postulujemy podanie definicji “Dobrych Warunków Nawigacyjnych”. Zwrot ten pada w całym dokumencie KPŻ2030 wielokrotnie, równocześnie zapis dużymi literami - jak nazwy własnej wprowadza w błąd, że dobre warunki nawigacyjne są zdefiniowane i jasno określone. Brak zdefiniowania ważnego i często przywoływanego w dokumencie zwrotu powoduje nadmierne pole do interpretacji, gdyż zapis przyjęty na str. 16 jest bardzo ogólny i niedookreślony (“Uznaje się, że...”).	Uwaga uwzględniona.

53	Str. 19, 3.1.2. Zasoby wodne	Podrozdział 3.1.2. Zasoby wodne	Uzupełnić zapisy o wnioski płynące ze zdania "W nadchodzących latach należy liczyć się z częstszym występowaniem zarówno suszy, jak i wysokiej wody – mających negatywny wpływ m.in. na żeglugę śródlądową."	Należy zgodzić się z zapisem, iż „W nadchodzących latach należy liczyć się z częstszym występowaniem zarówno suszy, jak i wysokiej wody – mających negatywny wpływ m.in. na żeglugę śródlądową.". Niemniej jednak brak jest płynących z tego wniosków. Podstawowy wniosek, który nie ma swojego odzwierciedlenia w dokumencie strategicznym, jakim jest KPŻ2030, płynący z powyższego zapisu jest taki, iż nie jest możliwe utrzymanie żeglugi śródlądowej jako niezawodnego i efektywnego transportu, co jest jednym z celów KPŻ2030.	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Cel główny Programu zostanie przeredagowany (bez wpływu na cele szczegółowe).</p> <p>Dodatkowo w treści KPŻ2030 zostanie szczegółowy omówiony wpływ zmian klimatu na żeglugę śródlądową wraz z propozycją ewentualnych działań mitygujących, uwzględniających rozwiązania zgodne z prawem środowiskowym.</p>
54	Str. 22, 3.2. Wnioski z diagnozy sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej, z uwzględnieniem obszarów funkcjonalnych, w tym miejskich obszarów funkcjonalnych, „Potencjał morskiej energetyki wiatrowej”	Ten typ transportu (czyli transport śródlądowy - przypis autora uwagi) będzie bezkonkurencyjny w stosunku do transportu drogowego i szynowego	Wykreślenie całego akapitu	<p>Takie podejście ignoruje fakt, że transport śródlądowy ma charakter korytarzowy i część „zdawczo – odbiorczą”, tzw. ostatnią milę, trzeba i tak wykonać po drogach. Transport drogowy w części korytarzowej, tzn. w tej części, gdy ciężarówki przemieszczają się po drogach wyższej kategorii (autostradach i ekspresowych), w niczym nie ustępuje promieniami łuków w planie i profilu, co transport drogą wodną. Przeświły wiaduktów autostradowych również nie stanowią istotnej bariery dla transportu drogowego. W najbardziej problematycznej części „zdawczo – odbiorczej” , czyli poza autostradowym odcinku drogi, rozwiązaniem są specjalne rozwiązania naczep (np. Doll Vario N4S-0195) bez typowej ramy, ze sterowanym wózkiem tylnym o dużej manewrowości i zmiennym zwisem (końcówkę łopaty można przesuwac względem tylnego wózka, obracać i podnosić). Dzięki temu nie ma potrzeby czasochłonnego demontowania kolidującej infrastruktury drogowej, a utrudnienia w ruchu mają charakter punktowy i czas ich trwania liczony jest w minutach. Jeżeli uwzględnić prędkość transportu drogowego, to nawet biorąc pod uwagę fakt, że z reguły na transport ponadgabarytowy zezwala się jedynie w nocy, to i tak dobowy zasięg do 500 km po drodze (ograniczenie wynikające z czasu pracy kierowcy) jest ponad dwa razy większy niż to, co ma do zaoferowania transport drogowymi (max 200 km przy żegludze 24h).</p> <p>W kwestii energochłonności również brak przekonujących danych co do wyższości żeglugi nad transportem kołowym. Tu światło rzuca ostatni rejs pilotażowy po Wiśle z kwietnia 2021.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Zapis zostanie przeredagowany w zakresie wykreślenia wyrażenia „bezkonkurencyjny”, mającego charakter opinii.</p> <p>W pozostałym zakresie uwaga nie została uwzględniona. Treść uwagi ma charakter polemiki naukowej dot. analizy konkurencyjności transportu wodnego i drogowego w zakresie przewozu ładunków ponadnormatywnych. Tymczasem na rynku usług transportowych już obecnie drogi wodne wykorzystywane są do przewozu ładunków ponadnormatywnych. W związku z powyższym wskazany akapit opisujący możliwość transportu tego typu ładunków nie jest sprzeczny z praktyką funkcjonowania rynku logistycznego,</p>

				<p>Przewieziono 6 kontenerów na odcinku około 150 km, przy zużyciu 870 litrów oleju napędowego (wg danych organizatora rejsu). Proste obliczenia pokazują, że daje to około 100 l na jeden kontener. Transport drogowy potrzebuje dla jednego kontenera 33 l ON/100km. Zatem energochłonność barki i ciężarówki zrównuje się przy transporcie 18 takich jednostek. Ekstrapolując te wyniki na turbinę wiatrową: Przykładowo: szeroko rozpowszechniony model turbiny Vestas V90 ma gondolę, która waży 75 t, łopaty o długości 62 m, a każda to łącznie 40 t, wieża – 152 t. Cała konstrukcja to 267 t. Wszystko mieści się na 6 ciężarówkach (jednostkach): 3 dla łopat, jedna dla gondoli i dwie dla wieży. Nawet biorąc pod uwagę wyższe zużycie paliwa z uwagi na utrudnione manewrowanie i konieczność pilotowania samochodami lekkimi, nie można powiedzieć, że transport wodami śródlądowymi jest tu „bezkonkurencyjny”. Bardzo zgrubne obliczenia: 6 ciągników balastowych zużywających po 50 l / 100 km oraz 12 pojazdów pilotujących, które potrzebują 10 l /100 km, zamyka się w 420 litrach ON na każde 100 km.</p> <p>Przewaga, jaką ma tu transport wodny, jest wyłącznie na etapie przygotowania i procedur urzędowych, jednak byłaby ona istotna, gdyby oba rodzaje transportu startowały równocześnie do tego zadania. Po 20 latach rozwoju firm transportujących nadgabaryty mają już one „wydeptane ścieżki” i argument ten traci rację bytu. Jedyną istotną przewagą jest ta, że na etapie transportu rzecznoego zaangażowane weń są 3 osoby z załogi.</p>	
55	Str. 23, 3.3. Diagnostyka transportowa – żegluga śródlądowa	Cały rozdział	Cały rozdział skupia się jedynie na charakterystyce branży żeglugi śródlądowej, a tym samym jest bardzo wybrakowany. Brak w analizie m.in.: aspektów konkurencyjności wobec kolei i transportu drogowego na proponowanych do realizacji szlakach żeglugi oraz portach rzecznych, aspektów związanych z ograniczeniami geograficznymi, np. niżówki na rzekach czy zlodzenie, niskie zasoby wodne Polski, aspektów związanych ze szkodami	<p>Pominięcie wzmiankowanych aspektów w diagnozie powoduje, że jej wyniki nie mogą być interpretowane obiektywnie oraz nie są podane wszystkie konieczne do zrozumienia sytuacji sektora uwarunkowania rozwoju.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>KPZ2030 jest dokumentem planistycznym dla sektora transportu wodnego śródlądowego, dlatego diagnoza w swoim zakresie skupia się na otoczeniu i uwarunkowaniach funkcjonowania sektora żeglugi śródlądowej na rynku usług transportowych.</p> <p>Natomiast nadrzędnym rezultatem Programu jest utrzymanie konkurencyjności sektora żeglugi śródlądowej oraz wzmocnienie roli transportowej</p>

			<p>budowy dróg wodnych dla środowiska, w szczególności bioróżnorodności i obszarów Natura 2000. Postulujemy uzupełnienie diagnozy o te aspekty.</p>		<p>dróg wodnych w poszczególnych korytarzach transportowych łączących porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej z zapleczem lądowym. Program nie zakłada zmian w podziale międzygałęziowym sieci transportowej kraju składającej się z transportu drogowego, kolejowego i wodnego śródlądowego – tym samym nie zakłada, jak podkreśla Wnioskodawca, konkurencyjności względem kolei czy transportu drogowego. Intencją realizacji KPŻ2030 jest uzupełnienie poszczególnych elementów sieci transportowej o żeglugę śródlądową (jako gałąź komplementarną do pozostałych rodzajów transportu).</p> <p>Należy podkreślić, że KPŻ2030 wydaje się być zgodny z wnioskami z przytaczanego raportu Fundacji WWF (<i>Drogi wodne w Polsce, wobec niekorzystnego klimatu, braku zasobów wodnych oraz ze względu na dużą ich nierównomierność w czasie suszy i powodzi, braku portów rzecznych, braku masy towarowej i wreszcie wobec braku odpowiednio wysokich środków finansowych, a także wobec olbrzymiego zagrożenia dla środowiska przyrodniczego i wodnego – należy rozwijać w ramach tych klas żeglowności, jakie mają obecnie. Uniknie się wówczas konfliktów ze środowiskiem, zadłużenia kraju, groźby nietrafionych, a kosztownych inwestycji jak np. na górnej Wiśle</i>, str. 80 Raportu „Kolej czy żegluga? (...)” dotyczącymi rozwijania dróg wodnych w ramach obowiązujących klas żeglowności, ponieważ celem inwestycji KPŻ2030 jest rewitalizacja istniejącej infrastruktury i tym samym likwidacja wąskich gardeł.</p> <p>Ponadto podkreślenia wymaga, że KPŻ2030 jest dokumentem planistycznym dla sektora transportu wodnego śródlądowego – określa on cele zgodne z polityką transportową kraju. Kwestie zasobów wodnych zostały wskazane jako</p>
--	--	--	---	--	---

					<p>mające wpływ na realizację Programu, a nie są jego przedmiotem.</p> <p>W ramach Programu nie będą budowane drogi wodne. KPŻ2030 zakłada modernizację istniejącej infrastruktury hydrotechnicznej na wykorzystywanych transportowo odcinkach dróg wodnych.</p> <p>Niemniej mając na uwadze współpracę z partnerami społecznymi diagnoza zostanie uzupełniona o niektóre elementy o charakterze społecznym. Dodatkowo w część dot. rezultatów Programu zostanie rozwinięta kwestia wpływu zmian klimatu i ograniczeń geograficznych i środowiskowych na rozwój żeglugi śródlądowej.</p>
56	Str. 23, 3.3. Diagnoza transportowa – żegluga śródlądowa	4.2.1 Turystyka wodna w kontekście całego rozdziału oraz fragmenty: „Drogi wodne śródlądowe są atrakcyjne również same w sobie jako produkt turystyczny, co wynika z walorów krajoznawczych terenów położonych w ich sąsiedztwie, a także w dużym stopniu z atrakcyjnego charakteru stosowanych na drogach wodnych rozwiązań hydrotechnicznych, takich jak: kanały żeglugowe, mosty kanałowe, śluzy, pochylnie.”	Postulujemy zmianę brzmienia zdania na: „Drogi wodne śródlądowe są atrakcyjne również jako produkt turystyczny, co wynika z walorów krajoznawczych i przyrodniczych dolin rzecznych oraz walorów krajoznawczych terenów położonych w ich sąsiedztwie, a także w dużym stopniu z atrakcyjnego, głównie historycznego , charakteru stosowanych na drogach wodnych rozwiązań hydrotechnicznych, takich jak: kanały żeglugowe, mosty kanałowe, śluzy, pochylnie.” Postulujemy także dodanie powyższym zdaniu: „ Regulacja rzek, a w jej wyniku utrata walorów przyrodniczych i krajoznawczych, a także wprowadzenie ruchu towarowego negatywnie wpłynę na atrakcyjność turystyki wodnej. ”	W podrozdziale wskazano na wzrost branży turystyki wodnej w ostatnich latach w Polsce oraz stwierdzono, że wzrost ten jest wyzwaniem dla żeglugi śródlądowej. Niestety nigdzie nie wyjaśniono, dlaczego KPŻ2030 w żadnym elemencie nie przewiduje inwestycji w turystykę wodną oraz jak zamierza się to wyzwanie podjąć poza opracowaniem kierunków rozbudowy infrastruktury dróg wodnych na potrzeby żeglugi rekreacyjnej i pasażerskiej (str. 45). W szczególności należy także zaznaczyć, że turystyka wodna nie wymaga dostosowania parametrów rzek do parametrów międzynarodowych dróg wodnych. Dostosowanie to wraz ze zwiększeniem ruchu towarowego, które założono w KPŻ, mogą być wręcz szkodliwe dla turystyki wodnej poprzez obniżenie walorów przyrodniczych i krajoznawczych, które są atutem tego typu turystyki.	<p>Uwaga częściowo uwzględniona – w zakresie rozwinięcia kwestii rozwoju turystyki na drogach wodnych.</p> <p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie dodania proponowanego zdania dot. negatywnego wpływu na turystykę.</p> <p>Brak jednoznacznych danych wskazujących, że turystyka wodna jest intensywniej uprawiana na odcinkach nieuregulowanych. Ponadto należy podkreślić, że celem KPŻ2030 nie jest dostosowanie parametrów rzek do parametrów międzynarodowych dróg wodnych.</p> <p>Jednocześnie rewitalizacja infrastruktury, zgodnie z zakresem KPŻ2030, pozwoli na rozwój żeglugi pasażerskiej na odcinkach wykorzystywanych transportowo. Należy zauważyć, że prognozowany rozwój ruchu towarowego ogranicza się do ww. odcinków, tym samym nie zagraża on rozwojowi turystyki indywidualnej na pozostałych drogach wodnych, w tym nieuregulowanych oraz o charakterze regionalnym.</p>

57	Str. 27-28, 3.3.4 Flota żegluga śródlądowej	W Tabeli 4 powołano się na bardzo obszerny dokument, tj. Handbook on external costs of transport, 2019, który prawdopodobnie zinterpretowano w sposób błędny lub szczątkowy podając dane o emisyjności środków transportu w przeliczeniu na tkm lub vkm.	<p>Należy podmienić całą tabelę na nową w danych adekwatnymi do wyników cytowanego opracowania oraz z odniesieniem do konkretnej jego części. Sugerujemy podanie następujących wartości na tkm:</p> <p>Drogowy ciągnik siodłowy (HGV): 0,8 eurocent/tkm, Kolej elektryczna towarowa: 0,0 eurocent/tkm Kolej spalinowa towarowa: 0,7 eurocent/tkm Żegluga śródlądowa towarowa: 1,3 eurocent/tkm (podane wartości pochodzą z tabeli podsumowującej: FINAL_Complete overview of country data v1.1 z arkusza Tables Synthesis Chapter, tabeli „average cost per category”, wiersza „air pollution”). Sugerujemy podanie następujących wartości na vkm:</p> <p>Drogowy ciągnik siodłowy (HGV): 19,65 eurocent/vkm, Kolej elektryczna towarowa: 5,6 eurocent/vkm Kolej spalinowa towarowa: 190,2 eurocent/vkm Żegluga śródlądowa towarowa: min. 342 eurocent/vkm (podane wartości pochodzą z tabeli podsumowującej: FINAL_marginal_costs_air-poll_climate_WTT-noise z arkuszy: „road_airpoll_ref-veh” (tabela „marginal external air pollution costs”, HGV <32t (truck trailer)), „rail” (tabela „marginal external air pollution costs”, long container - electricity), „rail” (tabela „marginal external air pollution costs”, long container - diesel)</p>	Tabela wprowadza w błąd co do emisyjności środków transportu oraz pojazdów. Handbook on external costs of transport, 2019 podaje wiele różnych wartości i ich cytowanie, zwłaszcza w dokumencie udostępnionym publicznie, powinno wskazywać w miarę dokładnie miejsce, z którego zaczerpnięto podane wartości, aby była możliwa ich weryfikacja u źródła. Podanych w KPŻ2030 wartości nie udało się odnaleźć w cytowanym opracowaniu. Proponuje się je zastąpić wartościami, które znajdują się w konkretnych miejscach opracowania i świadczą o całkiem innym wnioskach niż sugeruje dokument KPŻ, których zapisy też należy zmienić. Wskaźniki emisyjności można łatwo wyliczyć z dostępnych danych (rejs Wisła Cargo 2021, DTR szynowych pojazdów trakcyjnych, dane ogólnie dostępne) opierając się na zużyciu paliwa. Wyliczone w ten sposób dane będą miały większą wartość, gdyż uwzględnić będą specyfikę polskich dróg wodnych (możliwe do uzyskania tonaże) i bazować będą na obecnie eksploatowanym taborze. Taka próba została podjęta w wierszu 10 (Str. 9, 1. Założenia Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030, Zgodność z dokumentami UE oraz międzynarodowymi) niniejszej tabeli.	Uwaga uwzględniona.
----	---	--	--	--	----------------------------

			„iwt” (tabela „marginal external air pollution costs”, wszystkie rodzaje statków)		
58	Str. 27, 4.2.4 Flota żeglugi śródlądowej	„Z analiz Komisji Europejskiej wynika, że jednostkowo najbardziej niskoemisyjnym środkiem transportu jest ciągnik siodłowy wykorzystywany w zestawach do ciężarowego transportu drogowego, który emituje mniej niż 3% zanieczyszczeń emitowanych przez lokomotywę elektryczną (w jednostce miary „wozokilometr”). Analizując zdolności przewozowe poszczególnych środków transportu, statki żeglugi śródlądowej oraz pociągi (spalinowe i elektryczne), dzięki większym wolumenom przewożonych ładunków, korzystnie wpływają na obniżenie kosztów emisji zanieczyszczeń (w jednostce miary „tonokilometr”).” Oraz „Flota statków żeglugi śródlądowej korzystających z tradycyjnych	Należy usunąć cytowane obok zdania lub je przeredagować, np.: Z analiz Komisji Europejskiej wynika, że jednostkowo najbardziej niskoemisyjnym środkiem transportu jest kolej elektryczna. Analizując zdolności przewozowe poszczególnych środków transportu, zastosowanie pociągów korzystnie wpływa na obniżenie kosztów emisji zanieczyszczeń (w jednostce miary „tonokilometr”). Flota statków żeglugi śródlądowej powinna w miarę możliwości stosować jednostki napędowe bez silników spalinowych. Wysokie standardy w tym zakresie wprowadza Taksonomia EU, która tylko wyjątkowo pozwala na zakup nowych statków spalinowych.	W związku z błędnie podanymi wartościami w tabeli 4, spalinowe jednostki żeglugowe nigdy nie osiągną emisyjności tak niskiej, jak kolej. Jedyną możliwością jest zastosowanie floty złożonej nie ze statków spalinowych, ale np. elektrycznych, co byłoby także zgodne z celami dekarbonizacji sektora transportu. Jednocześnie w związku z tym, że flota spalinowa jest przestarzała, należy zrewidować pogląd, że aby osiągnąć minimalną emisję, należy stosować jak największe statki spalinowe. Taksonomia Unii Europejskiej nie traktuje inwestycji w statki spalinowe jako zrównoważonych. Zatem proponowane zdania powinny zostać usunięte jako wprowadzające w błąd, co do ekologiczności żeglugi śródlądowej. Bardzo poważne wątpliwości budzi sformułowanie „najbardziej niskoemisyjnym środkiem transportu jest ciągnik siodłowy wykorzystywany w zestawach do ciężarowego transportu drogowego, który emituje mniej niż 3% zanieczyszczeń emitowanych przez lokomotywę elektryczną (w jednostce miary „wozokilometr”). Po pierwsze nie ma sensu przytaczanie emisyjności środka transportu w oderwaniu od jego ładowności/zdolności przewozowych (ciągnik siodłowy sam w sobie nie ma ładowności, ładowność ma zestaw z naczepą), gdyż w takim ujęciu najniższą emisyjność ma skuter cargo . Brak specyfikacji tonażu ciągnika siodłowego, jak i typu lokomotywy może prowadzić do nadużyć w interpretacji - przykładowo zestaw z naczepą na kat. B+E zbudowany na pojeździe kategorii N1 (DMC do 3,5 t) jest bezsprzecznie ciągnikiem siodłowym, jednak nie jest on standardowo używany w transporcie międzynarodowym. Porównywane powinny być typy i rodzaje wykonujące największą pracę przewozową.	Uwaga uwzględniona.

		spalinowych jednostek napędowych powinna w maksymalny sposób wykorzystywać swoją zdolność przewozową (ładowność), co jest uwarunkowane dostępnością jak najwyższych klas żeglowności – przepustowości dróg wodnych.”			
59	Str. 31, cel główny i logika interwencji oraz powiązane stwierdzenia o niezawodności żeglugi na str. 10, 13, 16, 30, 31-33, 46	Celem KPŻ2030 jest <i>przywrócenie</i> warunków dla <i>niezawodnego</i> i efektywnego transportu wodnego śródlądowego na głównych śródlądowych drogach wodnych w Polsce.	Postulujemy usunięcie na wszystkich tych stronach, a w szczególności na str. 31 w zapisie celu, słowo „ <i>niezawodne</i> ” (oraz w innych odmienionych formach). Postulujemy także usunięcie słowa “ <i>przywrócenie</i> ”.	Jak pokazuje doświadczenie, żegluga śródlądowa nie ma możliwości zapewnienia niezawodnego transportu rozumianego jako transport dostępny 24 godziny i 365 dni w roku, co jest standardem transportu w warunkach współczesnej gospodarki. Na większych (bardziej zasobnych w wodę) niż Wisła i Odra rzekach Europy, tj. Renie i Dunaju mimo znacznie lepszych warunków hydrologicznych wciąż występują długie okresy, kiedy żegluga nie może się odbywać, np. z powodu braku odpowiedniej głębokości. Na Dunaju to ponad 100 dni każdego roku. Na Renie w ciągu ostatnich 10 lat były 4 kilkumiesięczne przerwy w żegludze i wiele krótszych spowodowanych np. stanami powodziowymi. Potwierdza to jeden z fragmentów KPŻ2030 na str. 17: „ <i>Ze względu na uwarunkowania hydrologiczne na europejskich drogach wodnych ujętych w sieci TEN-T, takich jak Ren w rejonie Kaub na środkowym odcinku, Łaba na odcinku od Magdeburga do granicy z Republiką Czeską, Kanał Łaba-Hawela lub Dunaj na odcinku Szob-Budapeszt, utrzymanie referencyjnej stałej głębokości tranzytowej na poziomie klas międzynarodowych nie jest możliwe.</i> ” Dlatego użycie słowa „ <i>niezawodne</i> ” wprowadza w błąd. Ponadto brak możliwości wykorzystania żeglugi przez 365 dni w roku podważa efektywność tego środka transportu. Na wypadek okresów nieżeglownych istnieje bowiem potrzeba zapewnienia dodatkowej infrastruktury kolejowej lub drogowej do zastąpienia przewozów realizowanych żeglugą. Żegluga nie stwarza więc możliwości zastąpienia kolei czy transportu drogowego, ale powoduje, że trzeba w nią inwestować	Uwaga uwzględniona.

				<p>dwukrotnie, mimo istnienia drogi wodnej, co jest nieefektywnym wydatkowaniem środków finansowych.</p> <p>Dodatkowo, słowo “przywrócenie” wprowadza w błąd, gdyż sugeruje, że historycznie w Polsce miał miejsce efektywny i niezawodny transport wodny. Ta sama uwaga tyczy się str. 46, gdzie pada zwrot “przywrócenie regularnego i efektywnego transportu wodnego”. O ile można przyjąć, że transport wodny spełniał historycznie warunek regularności i efektywności (na miarę ówczesnych potrzeb), o tyle nie jest możliwe zapewnienie tychże cech w dzisiejszych uwarunkowaniach gospodarczych.</p>	
60	Str. 32, Cele szczegółowe i zakres interwencji	<p>Zakres interwencji KPŻ2030 odnosi się do polskich odcinków międzynarodowych dróg wodnych wskazanych w Porozumieniu AGN, tj.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - E30 – Odrzańska Droga Wodna, odcinek od Gliwic do portów morskich Szczecin i Świnoujście; - E40 – Droga Wodna Rzeki Wisły na odcinku Gdańsk-Toruń; - E70 – połączenie Odra-Wisła oraz połączenie Wisła-Zalew Wiślany. 	<p>Zakres KPŻ wyraźnie wykracza poza przytoczony obok zapis co najmniej w następujących zakresach (nie uwzględnionych w istniejącym zapisie):</p> <ul style="list-style-type: none"> - E40 – Droga Wodna Rzeki Wisły na odcinku Gdańsk-Włocławek oraz prace koncepcyjne na odcinku od Włocławka do Brześcia; - prace koncepcyjne dotyczące Kanału Śląskiego oraz połączenia Odra-Dunaj. <p>Dlatego wnioskujemy o wykreślenie z programu wszystkich zapisów i działań (inwestycyjnych i nieinwestycyjnych), które wykraczają poza przytoczony obok zapis. Jednocześnie postulujemy o odstąpienie od działań na rzecz poprawy warunków żeglugowych w przebiegu międzynarodowych dróg wodnych do czasu przeprowadzenia ocen oddziaływania na środowisko, w tym oceny habitatowej wymaganej Dyrektywą Siedliskową.</p>	<p>Załączony obok fragment tekstu wprowadza w błąd, ponieważ zakres KPŻ2030 w dalszych częściach dokumentu wykracza poza podany w tym miejscu, przewidując prowadzenie prac analitycznych oraz wpływ na realizację komplementarnych inwestycji wykraczających poza te drogi wodne, dotyczących m.in.: portów wodnych na Wiśle powyżej Torunia (str.35), Kanału Śląskiego (str. 42), istotny wpływ na sposób realizacji inwestycji w zbiorniki przeciwsuszowe na Wiśle powyżej Torunia, tj. Siarzewo (str. 42). Wszelkie projekty komplementarne powinny być wykreślone, bo wychodzą poza przytoczony obok zapis.</p> <p>Jednocześnie przygotowanie działań na rzecz poprawy warunków żeglugowych w przebiegu międzynarodowych dróg wodnych do czasu przeprowadzenia ocen oddziaływania na środowisko, w tym oceny habitatowej wymaganej Dyrektywą Siedliskową, jest nieuzasadnione i wiąże się z wysokim ryzykiem konieczności odstąpienia od nich w późniejszym czasie, jak i nieuzasadnionych wydatków publicznych.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Zakres interwencji zostanie precyzyjnie powiązany z planowanymi działaniami.</p> <p>Projekty komplementarne nie stanowią zakresu Programu. KPŻ2030 nie wskazuje na konieczność ich realizacji, a jedynie zaznacza ich wpływ na sektor żeglugi śródlądowej. Należy podkreślić, że część dotycząca projektów komplementarnych zostanie reformułowana.</p> <p>Istotą celu szczegółowego 3 w zakresie dotyczącym programowania rozwoju śródlądowych dróg wodnych jest przeprowadzenie analiz ekonomiczno-społecznych, ocen środowiskowych, konsultacji publicznych oraz opracowanie projektów dokumentów rządowych wyznaczających długoterminową perspektywę rozwoju dla dróg wodnych łączących porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej z zapleczem lądowym.</p> <p>Decyzja dotycząca realizacji inwestycji w oparciu o wyżej wymienione programy rządowe zostanie podjęta na poziomie Rady Ministrów po przeprowadzeniu procedury legislacyjnej obejmującej konsultacje publiczne, ocenę środowiskową (wraz z dedykowanymi konsultacjami) i uzgodnienia międzyresortowe.</p>

					<p>Mając na uwadze, że są to działania które zostaną przeprowadzone po planowanym przyjęciu KPŻ2030 przez Radę Ministrów zostały one uwzględnione w treści programu.</p> <p>Podkreślenia wymaga, że całkowity zakres inwestycji określony jest w załączniku nr 1 do Programu.</p> <p>Rozdział dotyczący celu szczegółowego 3 zostanie przeredagowany pod kątem określenia wyżej wymienionych warunków brzegowych.</p>
61	Str. 34, Cel szczegółowy 1, 4.2.1.3. Zapewnienie prześwitów w zakresie infrastruktury krzyżującej się z drogami wodnymi, Tabela 6, Kamienie milowe	Przyjęcie regulacji prawnych zapewniających międzynarodowe parametry eksploatacyjne dla polskich odcinków dróg wodnych objętych AGN – E30, E40 i E70 (str. 34);	Postulujemy wykreślenie zapisu/kamienia milowego	Zapis wykracza poza zakres interwencji KPŻ2030. Ponadto przyjęcie wskazanych regulacji prawnych PRZED przeprowadzeniem wymaganych prawem ocen oddziaływania na środowisko jest nieuzasadnione i nieprawidłowe.	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Zapewnienie regulacji prawnych w zakresie infrastruktury krzyżującej się ma na celu umożliwienie weryfikacji WWŻ na drogach wodnych Wisły i Odry oraz umożliwienie administratorowi drogi wodnej oraz administracji żeglugowej uzgadniania planowanych inwestycji, które mają wpływ wysokość prześwitów pod infrastrukturą krzyżującą się z drogą wodną.</p> <p>Oznacza to, że zapis ma dać administracji możliwość prawną uzgadniania, np. z inwestorem realizującym budowę linii kolejowej lub linii wysokiego napięcia nad drogą wodną, wysokości prześwitu nad daną drogą wodną.</p> <p>Tym samym nie jest wymagane przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko dla regulacji prawnych pozwalających na aktualizację WWŻ lub/i uzgadniania wysokości prześwitu dla infrastruktury krzyżującej się. Ewentualna konieczność przeprowadzenia SOOŚ dla inwestycji krzyżujących się z drogą wodną spoczywać będzie każdorazowo na inwestorze realizującym daną inwestycję przebiegającą nad szlakiem wodnym.</p> <p>Tym samym zapis nie wykracza poza zakres interwencji KPŻ2030.</p>

62	Str. 35 Cel szczegółowy 2, 4.2.2.1 Kształtowanie warunków na rzecz rozwoju terminali (portów, punktów przeładunkowych) śródlądowych i włączenia transportu wodnego śródlądowego w system transportu intermodalnego	Zapis: „Osiągnięcie prognozowanego poziomu ładunków wymaga ok. 19 działających terminali w rejonach o największym potencjale do generowania przeładunków na ODW: Gliwice, Kędzierzyn-Koźle, Chorula, Opole Groszowice, Opole, Oława, Wrocław, Malczyce, Ścinawa, Głogów, Nowa Sól, Cigacice, Krosno Odrzańskie, Słubice, Kostrzyn nad Odrą, Gryfino, Police, Szczecin oraz ok. 7 działających stale rejonów potencjalnie wykorzystywanych do przeładunków na DWW: Płock, Włocławek , Toruń, Bydgoszcz, Chełmno, Korzeniowo, Tczew.” Oraz „Również na Dolnej Wiśle analizy potwierdziły uzasadnienie dla rozwoju portów w miejscowościach wskazanych w AGN, tj. Warszawa , Bydgoszcz, Gdańsk. Jako miejsca lokalizacji dodatkowych terminali, o największym potencjale przeładunkowym, należy wskazać Płock ,	Postulujemy po ostatnim fragmencie dodanie zdania: „KPŻ2030 w zakresie rejonów transportowych oraz lokalizacji portów nie jest dokumentem wiążącym (przytoczono jedynie wyniki analiz).”	Podane porty czy też rejon: Płock, Włocławek, Warszawa, wykraczają poza zakres interwencji KPŻ podany na str. 32 dokumentu. Pozostawienie zapisu stworzy sytuację, w której możliwa będzie interpretacja, iż KPŻ2030 ustalił rejon zgodnie z przytoczonymi zapisami, co obecnie nie wynika z treści dokumentu. Ponadto podane porty czy też rejon: Płock, Włocławek, Warszawa, wykraczają poza zakres interwencji KPŻ2030 podany na str. 32 dokumentu.	Uwaga uwzględniona. Wskazany zapis zostanie uzupełniony o zapis zgodny z intencją Wnioskodawcy oraz przededagowany – z cytowanego fragmentu usunięta zostanie Warszawa, Płock i Włocławek.
----	--	---	--	--	--

		<p>Włocławek, Chełmno, Korzeniowo i Tczew.” Oraz „Analizy transportowe wskazują, że w celu optymalizacji dostępu do transportu wodnego śródlądowego, powinny działać wszystkie porty śródlądowe w lokalizacjach określonych w Konwencji AGN, tj. Świnoujście, Szczecin, Kostrzyn nad Odrą, Wrocław, Kędzierzyn-Koźle Gliwice, Gdańsk, Elbląg, Bydgoszcz, Warszawa a ponadto powinny funkcjonować dodatkowe węzły transportowe (porty lub punkty przeładunkowe).”</p>			
63	Str. 35-38, p. 4.2.2.1, a także str. 43, 17, 25	<p>„W odniesieniu do Odrzańskiej Drogi Wodnej aktualnie dostępne analizy [...]” lub „ „Również na Dolnej Wiśle analizy potwierdziły [...]” lub „ Analizy transportowe wskazują, że w celu [...]” lub „ Mimo że odcinek ten nie jest obecnie uwzględniony w pracach nad programami rozwoju, to z analiz przedstawianych przez</p>	<p>Co najmniej w wymienionych miejscach KPŻ2030 powołuje się na wyniki analiz, które nie zostały nazwane i udostępnione publicznie wraz z dokumentem, a mają istotne znaczenie dla zrozumienia jego treści i proponowanych kierunków działania. Postulujemy upublicznienie tych analiz wraz z konsultowanym dokumentem i powrót do konsultacji po ich włączeniu do dokumentacji. Do dokumentacji KPŻ2030 powinny zostać załączone co najmniej: Infra Centrum Doradztwa, Analiza możliwości włączenia polskich odcinków śródlądowych dróg wodnych E30, E40 i E70 do sieci TEN-T, grudzień 2019 r. (dokument podany na str. 17), analizy</p>	<p>Brak dostępu publicznego do wzmiankowanych w dokumencie analiz powoduje, że warunki konsultacji są istotnie zaburzone na korzyść administracji publicznej, która dysponuje materiałem nieznanym obywatelom. W takich warunkach nie mogą być prowadzone konsultacje społeczne w sposób zgodny ze standardami międzynarodowym wyrażonymi w m.in. Konwencji Aarhus czy Dyrektywach UE.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Ministerstwo Infrastruktury (MI) wskazuje analizy, na podstawie których przygotowany został KPŻ2030.</p> <p>Należy zaznaczyć, że każdorazowo, na wniosek o udostępnienie informacji publicznej, MI przekazuje informacje dot. analiz, na których bazowano podczas przygotowania Programu oraz udostępnia wszystkie analizy, co o których dysponuje prawami autorskimi i tym samym ma możliwość przekazywania ich dalej.</p> <p>MI przekazuje również dane dostępne do dokumentów, które nie są własnością MI,</p>

		samorządy terytorialne wynika [...]”	Biura ds. Odrzańskiej Drogi Wodnej ZMPSiŚ S.A. (przywołane na str. 25 oraz 38), Analiza sektora transportu wodnego śródlądowego w zakresie wynikającym z modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej i Drogi Wodnej Rzeki Wisły wykonanej na zlecenie MGMiŻŚ (przywołane na str. 35) oraz inne, jeśli były realizowane, a nie były przywołane z nazwy w dokumencie KPŻ2030.		a które są ogólnodostępne. W podobnym sposób analizy zostały przekazane m.in. Wnioskodawcy. Natomiast w przypadku analiz udostępnionych MI do wglądu przez ich właścicieli, Ministerstwo wskazuje podmioty, do których należy się zwrócić z prośbą o udostępnienie przedmiotowych dokumentów. Publikacja ustaw lub innych dokumentów rządowych nie wymaga załączania do nich analiz, na podstawie których zostały przygotowane i których dane źródłowe są wskazane w dokumencie.
64	Str. 42 4.2.3. Cel szczegółowy 3 – Rozwój partnerstwa na rzecz zrównoważonego rozwoju dróg wodnych	Zapisy: „kontynuacja działań na rzecz budowy stopnia wodnego na Drodze Wodnej Wisły – Siarzewo”	Wnioskujemy o całkowite wykreślenie zamieszczonych obok zapisów KPŻ2030.	Zapisy wykraczają poza zakres interwencji KPŻ2030 podany na str. 32 dokumentu. Niedopuszczalne jest przygotowywanie warunków pod inwestycje nie objęte zakresem interwencji KPŻ2030 Budowa stopnia wodnego Siarzewo spowoduje poważne zniszczenia przyrodnicze w ekosystemach doliny Wisły i jej dopływów oraz będzie miała marginalne znaczenie gospodarcze dla Polski. Należy tu zwrócić uwagę na negatywne znaczenie choćby ze względu na wzrost zagrożenia powodzią zatorowymi. Inwestycja ta nie poprawi także warunków technicznych eksploatacji stopnia wodnego Włocławek, co udowadniają osobne analizy, m.in.: “Studium kompleksowego rozwiązania problemów stopnia i zbiornika Włocławek” (WWF Polska, 2001) oraz “Ocena wpływu zbiornika Włocławek oraz planowanego stopnia i zbiornika w Siarzewie na warunki przepuszczania wielkich wód na podstawie powodzi z maja 2010” (WWF Polska, 2012).	Uwaga uwzględniona.
65	Str. 42 4.2.3. Cel szczegółowy 3 – Rozwój partnerstwa na rzecz zrównoważonego rozwoju dróg wodnych	Zapisy: „Wsparcie przygotowania dokumentacji dotyczącej działań na rzecz budowy Kanału Śląskiego i nowych połączeń śródlądowych: polskiego odcinka kanału Dunaj-Odra,	Wnioskujemy o całkowite wykreślenie zamieszczonych obok zapisów KPŻ2030.	Zapisy wykraczają poza zakres interwencji KPŻ2030 podany na str. 32 dokumentu tworząc istotne warunki do przygotowania inwestycji w podanych zakresach. Budowa Kanału Śląskiego nie jest potrzebna ze względu na wysoki stopień połączenia tego regionu kraju oraz Czech w tym regionie z innymi regionami za pomocą komunikacji kolejowej, której potencjał nie jest wystarczająco wykorzystany (m.in. brak przewozów na trasie Ostrawa-Czeski Cieszyn-Cieszyn-Skoczów, Cieszyn-Zebrzydowice,	Uwaga uwzględniona.

		Kanału Śląskiego oraz połączenia Warszawa-Brześć.” oraz „rozwój partnerstwa [...] połączenie Dunaj-Odra-Łąba, połączenie Warszawa-Brześć”.		<p>Racibórz-Opawa). Jednocześnie jest to rejon, w którym występują głębokie leje depresyjne związane z działalnością górniczą, które powodują, że rzeki na tym obszarze nie niosą wystarczającej ilości wody lub tracą wodę w miarę swojego biegu. Jednocześnie jest to teren wododziału w górnych biegach rzek. Nie ma tam zasobów wodnych, które mogłyby zagwarantować prawidłowe funkcjonowanie kanału, a zabranie wody z dorzecza Odry lub Wisły w tym zakresie spotęguje problemy z suszą w tych dorzeczach.</p> <p>Podobna sytuacja, zbyt niskie zasoby wodne, występuje w zakresie połączenia Warszawa-Brześć, w szczególności w przebiegu Dęblin-Brześć. Planowany w tym przebiegu kanał istotnie naruszyłby zasoby Bugu i Wisły w ich środkowych odcinkach, a także drastycznie zaburzyłby stosunki wodne w dolinach rzek i torfowisk na Lubelszczyźnie (w tym w dolinach Wieprza i Tyśmienicy). Argumenty w zakresie braku możliwości geograficznych realizacji tych inwestycji podane zostały m.in. na str. 75 i 76 raportu „Żegluga czy kolej?” (WWF Polska, 2019) oraz w opracowaniu „Analiza wybranych możliwych oddziaływań potencjalnego rozwoju Międzynarodowej Drogi Wodnej E40 na warunki hydrologiczne i środowiskowe sąsiadujących rzek i mokradeł – odcinek między granicą polsko-białoruską a Wisłą”⁷ (Mateusz Grygoruk, Ewa Jabłońska, Paweł Osuch, Paweł Trandziuk, 2018). Zagrożenie ograniczonymi zasobami wodnymi zostało także zidentyfikowane w opracowaniu⁸ wykonanym na zlecenie Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej: „Zagrożeniem dla realizacji tej inwestycji [kanał pomiędzy Bugiem a Wisłą] mogą się okazać jednak ograniczone zasoby wody.”</p>	
66	Str. 43, 4.3.2.1. Programowanie rozwoju śródlądowych dróg wodnych – rozwój	„Rozwój dróg wodnych wpisuje się we współczesne potrzeby rozwoju społeczno-gospodarczego [...]”	Proponujemy wykreślenie zapisu.	<p>Potrzeby współczesnej gospodarki wymagają dostępu do usługi transportowej 365 dni w roku i 24h na dobę, czego nie zapewnia żegluga śródlądowa, nawet na największych, w pełni skanalizowanych rzekach Europy. Jednocześnie jest to działanie powodujące znaczące zniszczenie zasobów wodnych i przyrodniczych w dolinach rzecznych, które są niezbędne, dla ochrony różnorodności biologicznej, usług</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Zapis zostanie przeformułowany. Mając na uwadze funkcjonowanie zarówno polskiego jak i europejskiego rynku żeglugowego nie należy całkowicie wykluczyć, że rozwój dróg wodnych nie wpisuje się w potrzeby rozwoju społeczno-</p>

⁷ <https://otop.org.pl/wp-content/uploads/2021/04/Analiza-wybranych-mozliwych-oddziaływan.pdf>

⁸ Analiza możliwości włączenia polskich odcinków śródlądowych dróg wodnych E30, E40 i E70 do sieci TEN-T (Raport Końcowy Warszawa, grudzień 2019 r.)

	społeczno-gospodarczy			ekosystemowych oraz adaptacji do skutków zmieniającego się klimatu. W obecnej sytuacji, w której większość floty statków jest spalinowa, jest to także przedłużanie życia szkodliwych dla klimatu wysokoemisyjnych środków transportu, które nie powinno mieć miejsca w związku z Porozumieniem Paryskim w sprawie klimatu.	gospodarczego. Działanie takie powinno być oceniane na konkretnym przykładzie inwestycji, biorąc pod uwagę kwestie środowiskowe, społeczne i ekonomiczne.
67	Str. 44, 4.3.2.2 Rozwój Strategicznych i sektorowych partnerstw	Długoterminowy horyzont planowania budowy dróg wodnych, wykraczający poza zakres KPŻ2030, powinien uwzględniać budowę połączeń transgranicznych, w tym brakujących połączeń jak Dunaj-Odra- Łąba, na odcinku Kędzierzyn-Koźle (PL) – Ostrava (CZ) oraz odcinek E40 Warszawa-Brześć.	Wnioskujemy o całkowite wykreślenie zamieszczonych obok zapisów KPŻ2030	Uzasadnienie jw.	Uwaga uwzględniona.
68	Str. 45, 4.3.2.3. Działania edukacyjne, informacyjne i promocyjne	„Włączenie polskich dróg wodnych do sieci TEN-T”	Proponujemy wykreślenie zapisu: „Włączenie polskich dróg wodnych do sieci TEN-T”	Opublikowana przez Komisję Europejską w grudniu 2021 r. propozycja rewizji sieci TEN-T nie uwzględniła polskich śródlądowych dróg wodnych (za wyjątkiem fragmentu Odry w okolicy Szczecina), stąd zapis ten należy wykreślić. Uważamy, że nie ma podstaw do wpisania polskich dróg śródlądowych do sieci TEN-T, ponieważ nie przenoszą one w sposób istotny ładunków w transporcie międzynarodowym, a prognozowane na str. 36 i 37 KPŻ2030 wielkości przewozów (generalnie < 1 mln t na ODW i < 0,5 mln t na DWW) nie są na tyle znaczące, aby inwestować w te drogi środki publiczne. Jednocześnie wpisanie wszystkich dróg wodnych w Polsce zawartych w Porozumieniu AGN stworzy podstawy do inwestycji wykraczających poza zakres interwencji KPŻ2030 podany na s.32 oraz w znaczny sposób oddziałujących negatywnie na środowisko, w tym obszary Natura 2000.	Uwaga nieuwzględniona. Przedstawiony przez KE projekt rozporządzenia dot. sieci TEN-T, jest elementem procesu rewizji przedmiotowej sieci, który jeszcze się nie zakończył. Propozycja nowych wytycznych dla dróg wodnych w sieci TEN-T zakłada uwzględnienie specyfiki funkcjonowania dróg wodnych w kontekście pogodzenia celów transportowych z celami środowiskowymi. Proponowane przez KE podejście ma charakter „oddolny”, biorący pod uwagę naturalne uwarunkowania rzek i dążący do zachowania ich naturalnego stanu przy uwzględnieniu pełnienia funkcji transportowych. Tym samym przedstawione wytyczne w projekcie nowego rozporządzenia TEN-T mogą mieć zastosowanie do wybranych dróg wodnych w Polsce, które już w oparciu o istniejącą infrastrukturę pełnią funkcję transportową.

					<p>Dla przykładu Odrzańską Droga Wodną w 2020 r. przetransportowano ok. 2,4 mln ton ładunków – wartość ta oscyluje wokół liczby towarów transportowanych na drogach wodnych uwzględnionych w sieci TEN-T np. na terenie Czech, Litwy lub Włoch.</p> <p>Tym samym uwzględnienie Odrzańskiej Drogi Wodnej w sieci TEN-T, w oparciu o nowy wytyczne, nie będzie co do zasady implikować konieczności realizacji szeregu inwestycji o dużej skali. Rewitalizacja istniejącej infrastruktury, w drodze zakresu inwestycji wskazanym w KPŻ2030 może być wystarczająca dla podtrzymania możliwości transportowych ODW, kwalifikujących do ujęcia w sieci TEN-T.</p>
69	Str. 46, 4.3.2.3. Działania edukacyjne, informacyjne i promocyjne, Tabela 9.	Program Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej i Program Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły	Wnioskujemy o całkowite wykreślenie zamieszczonego obok zapisu KPŻ2030	<p>Obecny zapis wykracza poza zakres interwencji KPŻ2030 podany na str. 32 dokumentu, zwłaszcza w kontekście informacji podanej na str. 43, iż: „[...] Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły – ZMPG zlecił wykonanie opracowania pn. Studium wykonalności dla kompleksowego zagospodarowania międzynarodowych dróg wodnych: E-40 dla rzeki Wisły na odcinku od Gdańska do Warszawy, E40 od Warszawy do granicy Polska- Białoruś (Brześć) oraz E70 na odcinku od Wisły do Zalewu Wiślanego (Elbląg), które stanie się podstawą wykonania Programu.” Program Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej i Program Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły to programy wykraczające ramami czasowymi poza okres KPŻ. W chwili obecnej ich projekty nie są dostępne publicznie, nie były one publicznie konsultowane, ani nie przeprowadzono dla nich Strategicznych Ocen Oddziaływania na Środowisko. Ich realizacja z dużym prawdopodobieństwem wydaje się być niemożliwa w kontekście sprzeczności z prawnymi obowiązkami Polski wynikającymi z krajowego i unijnego prawa ochrony przyrody i środowiska.</p> <p>Warto także przypomnieć, że „Analiza przestrzenna drogi wodnej E40 wykazała, iż istnieje sieć dróg szybkiego ruchu – autostrada A1, autostrada A2 oraz droga ekspresowa S8 stanowiące potencjalną konkurencję dla drogi wodnej [E40].”</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Mając na uwadze intencję wnioskodawcy i wątpliwości dotyczące zakresu interwencji w Programie precyzyjnie dookreślona zostanie kwestia realizacji działania.</p> <p>Celem zapisów dotyczących programowania rozwoju śródlądowych dróg wodnych jest przeprowadzenie analiz ekonomiczno-społecznych, ocen środowiskowych, konsultacji publicznych oraz opracowanie projektów dokumentów rządowych wyznaczających długoterminową perspektywę rozwoju dla dróg wodnych łączących porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej z zapleczem lądowym.</p> <p>Decyzja dotycząca realizacji inwestycji w oparciu o wyżej wymienione programy rządowe zostanie podjęta na poziomie Rady Ministrów po przeprowadzeniu osobnej procedury legislacyjnej obejmującej konsultacje publiczne, ocenę środowiskową (wraz z dedykowanymi konsultacjami) i uzgodnienia międzyresortowe.</p>

				<p>oraz „Pomiędzy Gdańskiem a Włocławkiem równoległe do drogi wodnej E40 przebiegają odcinki linii kolejowych 18 oraz 131.”⁹ Jednocześnie należy zauważyć, że nie jest prawdą iż pomiędzy Włocławkiem a Brześciem nie przebiega równoległe do drogi E40 żadna linia kolejowa. Internetowy system zamawiania trasy pociągu pokazuje trasę Włocławek - Kutno - Skierniewice - Pilawa - Łuków - Terespol - Brest Siewierny. Są to odcinki linii: 18, 3, 33, 11, 12, 2. Wszystkie zelektryfikowane.</p>	<p>Mając na uwadze, że są to działania które zostaną przeprowadzone po planowanym przyjęciu KPŻ2030 przez Radę Ministrów zostały one uwzględnione w treści programu.</p> <p>Podkreślenia wymaga, że całkowity zakres inwestycji określony jest w załączniku nr 1 do Programu.</p> <p>Tym samym celem działania w KPŻ2030 oznaczonego jako Programy Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej i Drogi Wodnej Rzeki Wisły jest rozpoczęcie ich procedury legislacyjnej, której rezultat zależeć będzie od ww. czynników (m.in. ocen środowiskowych, wyników konsultacji publicznych).</p>
70	Str. 46, 4.3.2.3. Działania edukacyjne, informacyjne i promocyjne, Tabela 9.	Włączenie polskich dróg wodnych do sieci TEN-T	Wnioskujemy o całkowite wykreślenie zamieszczonego obok zapisu KPŻ2030	<p>Ogłoszona przez Komisję Europejską w grudniu 2021 r. rewizja założeń sieci TEN-T nie uwzględnia polskich dróg wodnych (za wyjątkiem Odry w okolicy Szczecina). Ponadto opracowanie¹⁰ wykonane na zlecenie Ministerstwa Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej identyfikuje problemy związane z dostosowaniem polskich dróg wodnych do parametrów technicznych wymaganych dla dróg międzynarodowych (minimum IV klasa), a nawet sugeruje rozgraniczenie dróg wodnych w TEN-T na bazowe i komplementarne, gdzie do tych drugich, na obniżonych parametrach, mogłyby zaliczać się polskie drogi wodne. Z komunikatu KE z grudnia 2021 wynika jednak jasno, że priorytetem jest ukończenie budowy sieci bazowej. Tymczasem drogi wodne E30, E40 i E70 ani do sieci nie należą, ani nic nie wskazuje, by miały być do niej włączone.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Przedstawiony przez KE projekt rozporządzenia dot. sieci TEN-T, jest elementem procesu rewizji przedmiotowej sieci, który jeszcze się nie zakończył.</p> <p>Propozycja nowych wytycznych dla dróg wodnych w sieci TEN-T zakłada uwzględnienie specyfiki funkcjonowania dróg wodnych w kontekście pogodzenia celów transportowych z celami środowiskowymi. Proponowane przez KE podejście ma charakter „oddolny”, biorący pod uwagę naturalne uwarunkowania rzek i dążący do zachowania ich naturalnego stanu przy uwzględnieniu pełnienia przez nie funkcji transportowych.</p> <p>Tym samym przedstawione wytyczne w projekcie nowego rozporządzenia TEN-T mogą mieć zastosowanie do wybranych dróg wodnych</p>

⁹ „Analiza możliwości włączenia polskich odcinków śródlądowych dróg wodnych E30, E40 i E70 do sieci TEN-T” (Infra Centrum Doradztwa, Raport Końcowy Warszawa, grudzień 2019 r.) opracowana na zlecenie Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

¹⁰ „Analiza możliwości włączenia polskich odcinków śródlądowych dróg wodnych E30, E40 i E70 do sieci TEN-T” (Infra Centrum Doradztwa, Raport Końcowy Warszawa, grudzień 2019 r.) opracowana na zlecenie Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

					<p>w Polsce, które już w oparciu o istniejącą infrastrukturę pełnią funkcję transportową.</p> <p>Dla przykładu Odrzańską Drogą Wodną w 2020 r. przetransportowano ok. 2,4 mln ton ładunków – wartość ta oscyluje wokół do liczby towarów transportowanych na drogach wodnych uwzględnionych w sieci TEN-T np. na terenie Czech, Litwy lub Włoch.</p> <p>Tym samym uwzględnienie Odrzańskiej Drogi Wodnej w sieci TEN-T, w oparciu o nowy wytyczne, nie będzie co do zasady implikować konieczności realizacji szeregu inwestycji o dużej skali. Rewitalizacja istniejącej infrastruktury, w drodze zakresu inwestycji wskazanym w KPŻ2030 może być wystarczająca dla podtrzymania możliwości transportowych ODW, kwalifikujących do ujęcia w sieci TEN-T.</p>
71	Str. 48, 4.4. Wizja rozwoju sektora transportu wodnego śródlądowego do 2030 r.	Mapa 10 Transport intermodalny w korytarzach ODW i DWW po realizacji KPŻ2030	Na mapie musi znaleźć się sieć dróg i linii kolejowych, które już istnieją, bądź powstaną do roku 2030.	<p>Na mapie zaznaczono stan budowy dróg na rok 2012. Opracowanie ignoruje fakt istnienia w 2021 drogi S7 o przebiegu Kraków - Warszawa - Gdańsk (odcinki w budowie mają perspektywę oddania do ruchu do 2025) oraz autostrady A1, której ostatni, brakujący odcinek został oddany w 2021 r. Co więcej na odcinku Warszawa - Lublin - Rzeszów istnieją drogi S17 i S19, z czego droga S17 Warszawa - Lublin jest w całości drogą ekspresową o przekroju 2x2. Brakujące odcinki Lublin - Rzeszów zostaną oddane do ruchu w roku 2022 i droga również będzie miała przekrój 2x2.</p> <p>Analogiczna sytuacja - droga ekspresowa S3 w 2021 posiada pełen przekrój 2x2 na odcinku od Szczecina do Legnicy.</p> <p>W części kolejowej mapa zupełnie ignoruje istnienie Centralnej Magistrali Kolejowej Zawiercie - Warszawa i jej przedłużenia do Gdańska linii nr 9 - najnowocześniejszej obecnie linii kolejowej z zainstalowanym systemem ECTS i prędkością szlakową do 200 km/h. Również w części odpowiadającej przebiegowi ODW opracowanie ignoruje fakt, istnienia kolejowej trasy od Wrocławia do portu w</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Sieci drogowa i kolejowa komplementarna do odcinków dróg wodnych wykorzystywanych transportowo zostanie dodatkowo przeanalizowana i jeśli jest zasadne uwzględniona na mapie.</p> <p>Mapa ma charakter poglądowy i szczegółowo nie oddaje stanu i perspektyw rozwoju sieci transportowej w Polsce. KPŻ2030 jest dokumentem branżowym dedykowanym transportowi wodnemu. Natomiast od przedstawienia całości rozwoju sieci transportowej, z uwzględnieniem wszystkich gałęzi transportowych służą dokumenty strategiczne o charakterze sektorowym lub międzygałęziowym.</p>

				Szczecin drogą przez Poznań liniami nr 351 i 257. Jest to linia, której remont już się skończył (Wrocław - Poznań), bądź trwa (Poznań - Szczecin), którą praktycznie od odbudowy ze zniszczeń wojennych prowadzi się tranzyt cargo ze Śląska do Szczecina. Po zakończeniu remontu linia będzie miała najwyższą kategorię obciążalności i prędkość szlakową 160 km/h.	
72	Str. 53, 4.3.3.1. Droga wodna odporna na zmiany klimatu	4.3.3.1. Droga wodna odporna na zmiany klimatu	Zmiana podtytułu	Sformułowanie przyjęte w podtytule wprowadza w błąd jakoby była możliwa "Droga wodna odporna na zmiany klimatu" - nie ma takiej możliwości. Siłą rzeczy drogi wodne są zależne od wody i jej dostępności (a także nadmiaru), czyli czynnika niezwykle podatnego na wpływ zmian klimatycznych. Dodatkowo należy zauważyć, że nie do przyjęcia jest "konkurowanie" dróg wodnych o zasoby wodne z innymi - newralgicznymi - sektorami gospodarki np. rolnictwem, co niewątpliwie będzie mieć miejsce przy próbach utrzymania transportu w przypadku suszy.	Uwaga uwzględniona.
73	Str. 53, 4.3.3.1. Droga wodna odporna na zmiany klimatu	Zapis "Zadanie to stanowi zarazem działanie na rzecz adaptacji do zmian klimatu – wpływa bowiem na zwiększenie retencji wód powierzchniowych i odbudowę zasobów wód gruntowych, a także wspiera funkcjonowanie ekosystemów lądowych i mokradeł w dolinie rzecznej."	Usunięcie zapisu w całości.	Budowy dróg wodnych nie można uznać za działanie "na rzecz adaptacji do zmian klimatu – wpływa bowiem na zwiększenie retencji wód powierzchniowych i odbudowę zasobów wód gruntowych". Jeśli celem miałyby być powyższe (a nie transport), można przedstawić szereg działań z zakresu rozwiązań opartych na przyrodzie (ang. <i>nature-based solutions</i>) będących faktyczną odpowiedzią na ten problem. Uznanie, iż budowa dróg wodnych "wspiera funkcjonowanie ekosystemów lądowych i mokradeł w dolinie rzecznej" nie ma podstaw. Przeciwnie, działanie to jest destrukcyjne dla wymienionych ekosystemów.	Uwaga uwzględniona. Zapisy rozdziału zostaną przeredagowane.
74	Str. 53, 4.3.3.1 Droga wodna odporna na zmiany klimatu oraz str. 12, Inne powiązane dokumenty planistyczne.	W podanych miejscach projektu dokument KPŻ2030 odwołuje się do zalet wielozadaniowych lub wielofunkcyjnych zbiorników wodnych na rzekach.	Wnioskujemy o usunięcie następujących fragmentów: Str. 12, „Są to działania w zakresie tzw. dużej retencji, m.in. budowa stopni wodnych Lubiąż, Ścinawa, Siarzewo, Niepołomice. Inwestycje te, dzięki swojemu wielofunkcyjnemu charakterowi, wpłyną pozytywnie nie tylko na zaopatrzenie w wodę na potrzeby	Zbiorniki wielozadaniowe lub wielofunkcyjne, których główną funkcją jest utrzymanie warunków przepływu wody do celów żeglugowych z reguły nie spełniają pozostałych przewidzianych dla nich funkcji, a w szczególności związanych z adaptacją do zmian klimatu, tj. nie chronią przed powodzią i suszą. Na uregulowanych rzekach Europy Zachodniej, np. Ren, Łaba, występowały powodzie, którym tego typu zbiorniki i stopnie piętrzące nie zapobiegły. Jednocześnie w okresie suszy zbiorniki powinny służyć nawadnianiu pól, a właśnie	Uwaga uwzględniona. Zapisy rozdziału zostaną przeredagowane.

			<p>prowadzenia żeglugi, ale również dla społeczeństwa, rolnictwa i przemysłu.” Str. 53, Postulujemy usunąć cały akapit rozpoczynający się od zwrotu „Zbiorniki wielozadaniowe...”, a kończąc na „...przepływ nienaruszalny.”</p>	<p>wtedy występują także niżówki na rzekach, które uniemożliwiają żeglugę i zbiornik zamiast oddawać wodę dla rolnictwa, będzie ją zatrzymywał dla potrzeb żeglugi lub produkcji energii elektrycznej – ten konflikt funkcji jest nieunikniony. Postulowane do usunięcia fragmenty sugerują, że zbiorniki retencyjne dostosowane do potrzeb żeglugi będą wielozadaniowe, a tak z całą pewnością nie będzie w przypadku zbiorników postulowanych do wybudowania. Będą to stopnie piętrzące wodę w korycie tylko na potrzeby żeglugi lub produkcji energii elektrycznej. Niestety w KPŻ2030 błędnie zasugerowano, że będą to stopnie o działaniu adaptacyjnym i wielofunkcyjnym.</p>	
75	<p>Str. 55, 4.3.3.4. Inne działania istotne dla sektora transportu wodnego, Mapa 11. Projekty komplementarne poza zakresem KPŻ2030, z perspektywą po 2030 r.</p>	<p>Cała mapa oraz opis innych działań istotnych dla sektora transportu wodnego.</p>	<p>Wnioskujemy o wyłączenie wymienionych na mapie projektów komplementarnych z projektu KPŻ2030, jako że są one poza zakresem KPŻ2030.</p>	<p>Projekty proponowane do wykreślenia wykraczają poza zakres interwencji podany na str. 32 KPŻ2030 oraz nie powinny być realizowane z uwagi na uwarunkowania geograficzne podane w uzasadnieniach do uwagi z wersu 24 i 25.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>
76	<p>Str. 65, Załącznik nr 2. Zakładane parametry eksploatacyjne dróg wodnych po realizacji Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030</p>	<p>Zakładane parametry eksploatacyjne dróg wodnych po realizacji KPŻ2030.</p>	<p>Postulujemy zamiast lub obok mapy umieszczenie tabeli, która w jasny i klarowny sposób przedstawi zakładane parametry docelowe dla poszczególnych odcinków dróg śródlądowych.</p>	<p>Obecnie mapa nie pozwala na właściwe odczytanie docelowych parametrów ze względu na zbyt małe różnice pomiędzy oznaczeniami. W szczególności np. nie można dokładnie dowiedzieć się jakie parametry będzie miała droga wodna z Bydgoszczy do Tczewa – czy to klasa III czy IV? Dopiero po umieszczeniu dokładnej tabeli będzie można ustosunkować się do zakładanych parametrów poprzez konsultacje – upublicznienie takiej tabeli powinno odbyć się jeszcze w trakcie konsultacji społecznych lub w kolejnej ich rundzie. Naszym zdaniem nie można wprowadzić tej tabeli do dokumentu dopiero po zakończeniu konsultacji, ponieważ właśnie taka tabela stanie się jednym z najważniejszych punktów dokumentu KPŻ2030 (zajdzie istotna zmiana dokumentu), który powinien być ponownie konsultowany.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Do etapu konsultacji publicznych w ramach procedury Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko zostaną wskazane docelowe parametry nawigacyjne w wyniku realizacji KPŻ2030.</p> <p>Ministerstwo wskazuje, że o klasie drogi wodnej decydują parametry fizyczne statku, w szczególności jego szerokość (zgodnie z EMTC i AGN), a sposób podejścia do klasyfikacji dróg wodnych jest różny w zależności od Państwa Członkowskiego UE.</p>
77	<p>Ocena skutków regulacji (OSR) Punkt 1 (Jaki</p>	<p>Fragment tekstu “W chwili obecnej pogarszające się</p>	<p>Usunięcie przedmiotowego fragmentu.</p>	<p>Pogarszające się warunki eksploatacji dróg wodnych w Polsce, wynikają w dużej mierze ze zmian klimatycznych pociągających za sobą zarówno susze jak i powodzie.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p>

	problem jest rozwiązywany?) , str. 1	warunki eksploatacji dróg wodnych w Polsce, wynikające ze złego stanu technicznego istniejącej infrastruktury, są jedną z podstawowych barier rozwoju żeglugi śródlądowej.”		Podstawową barierą dla żeglugi śródlądowej są niedobory wody wynikające zarówno z powyższych zjawisk, jak i uwarunkowań hydrologicznych w Polsce. W związku z tym nie można uznać, że podstawowym limitującym czynnikiem dla użytkowania dróg wodnych w Polsce jest zły stan techniczny istniejącej infrastruktury.	Zapisy OSR wynikają z treści Programu. Obecnie głównym czynnikiem limitującym żeglugę na wykorzystywanych transportowo odcinkach dróg wodnych jest zły stan infrastruktury hydrotechnicznej. Ponadto należy podkreślić, że KPŻ2030 wydaje się być zgodny z wnioskami z raportu Fundacji WWF „Kolej czy żegluga? (Drogi wodne w Polsce, wobec niekorzystnego klimatu, braku zasobów wodnych oraz ze względu na dużą ich nierównomierność w czasie suszy i powodzi, braku portów rzecznych, braku masy towarowej i wreszcie wobec braku odpowiednio wysokich środków finansowych, a także wobec olbrzymiego zagrożenia dla środowiska przyrodniczego i wodnego – należy rozwijać w ramach tych klas żeglowności, jakie mają obecnie. Uniknie się wówczas konfliktów ze środowiskiem, zadłużenia kraju, groźby nietrafionych, a kosztownych inwestycji jak np. na górnej Wiśle, str. 80 (...))” dotyczącymi rozwijania dróg wodnych w ramach obowiązujących klas żeglowności, ponieważ celem inwestycji KPŻ2030 jest rewitalizacja istniejącej infrastruktury i tym samym likwidacja wąskich gardeł.
78	Ocena skutków regulacji (OSR) Punkt 1 (Jaki problem jest rozwiązywany?) , str. 1	Fragment tekstu “Podstawowe znaczenie dla rozwoju transportu śródlądowego ma w szczególności osiągnięcie maksymalnego potencjału szlaków wodnych, w oparciu o istniejącą infrastrukturę i dostosowanie ich parametrów do potrzeb nowoczesnej żeglugi, w szczególności w celu wzmocnienia integracji	Usunięcie fragmentu “i dostosowanie ich parametrów do potrzeb nowoczesnej żeglugi”	Z przyczyn związanych z prawem ochrony środowiska oraz uwarunkowaniami środowiskowymi (zasoby wody, zmiany klimatu), nie ma możliwości dostosowania rzek w Polsce do “parametrów do potrzeb nowoczesnej żeglugi” rozumianej jako żegluga odpowiadająca na dzisiejsze potrzeby gospodarcze.	Uwaga nieuwzględniona. Zapisy OSR wynikają z treści Programu. Należy podkreślić, że nowoczesnej żeglugi nie definiuje się jedynie jako rozbudowy sieci śródlądowych dróg wodnych, ale m.in. poprzez wykorzystanie systemów informatycznych do sterowania ruchem statków i bezpieczeństwa na drogach wodnych. Założeniem nowoczesnej żeglugi jest również modernizacja floty w celu zapewnienia możliwie niskiego poziomu emisyjności i wykorzystania rozwiązań proekologicznych, a także stosowanie nowoczesnych rozwiązań sterowania infrastrukturą hydrotechniczną.

		portów morskich z zapleczem lądowym.”			
79	Ocena skutków regulacji (OSR) Punkt 1 (Jaki problem jest rozwiązywany?) , str. 1	Fragment tekstu “Osiągnięcie wysokiego poziomu konkurencyjności sektora wymaga więc zarówno: inwestycji w infrastrukturę dróg wodnych, w szczególności na odcinkach dostępowych do portów morskich; wsparcia rozwoju rynku żeglugi śródlądowej.”	Dodać odniesienie do ryzyk związanych z wymienionymi wcześniej utrudnieniami żeglugowymi tzn. “długotrwałe przerwy nawigacyjne spowodowane zalodzeniem, a następnie wysoką wodą oraz okresami suszy”	We wcześniejszym fragmencie tekstu jako jedno z najistotniejszych utrudnień żeglugowych wymieniono m.in. “długotrwałe przerwy nawigacyjne spowodowane zalodzeniem, a następnie wysoką wodą oraz okresami suszy”. Jednakże we fragmencie odnoszącym się do wymagań, jakie muszą być spełnione by osiągnąć wysoki poziom konkurencyjności nie odniesiono się do powyższego utrudnienia w żadnym stopniu.	Uwaga nieuwzględniona. KPŻ2030 to dokument planistyczny dla sektora transportu wodnego śródlądowego – określa on cele zgodne z polityką transportową kraju. Kwestie zasobów wodnych zostały wskazane jako mające wpływ na realizację Programu, a nie są jego przedmiotem.
80	Ocena skutków regulacji (OSR) Punkt 2 (Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt), str. 1	Fragment tekstu “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.”	Usunąć fragment tekstu “tj. Dobrych Warunków Nawigacyjnych zgodnie z rozporządzeniem TEN-T 1315/2013,”	Sformułowanie Dobre Warunki Nawigacyjne w przywołanym rozporządzeniu TEN-T 1315/2013, zostało zapisane w artykule 15, punkt 3: “Państwa członkowskie zapewniają, aby: [...] b. rzeki, kanały i jeziora były utrzymywane tak, by zachować dobre warunki nawigacyjne, przy jednoczesnym przestrzeganiu mających zastosowanie przepisów z zakresu ochrony środowiska;” Niewątpliwie w ramach tego artykułu przyjęto, iż przepisy z zakresu ochrony środowiska są czynnikiem limitującym w osiąganiu tzw. “Dobrych Warunków Nawigacyjnych”. Pominięcie części tekstu z artykułu 15 znacząco wpływa na jego wydźwięk. Można odnieść mylne wrażenie, iż w rozporządzeniu TEN-T 1315/2013 podano definicję pojęcia “Dobre Warunki Nawigacyjne”. Dodatkowo, zgodnie z uwagami dotyczącymi dokumentu KPŻ2030, postulujemy podanie definicji “Dobrych Warunków Nawigacyjnych”.	Uwaga nieuwzględniona. Zapisy OSR wynikają z treści Programu. MI odniosło się do uwag Wnioskodawcy w zakresie Dobrych Warunków Nawigacyjnych. Definicja Dobrych Warunków Nawigacyjnych zostanie doprecyzowana. Zapisy zostaną uzupełnione o parametry, które zostaną uzyskane w wyniku realizacji inwestycji określonych w załączniku nr 1 KPŻ2030.
81	Ocena skutków regulacji (OSR) Punkt 2 (Rekomendowane rozwiązanie, w tym	Sektor transportu wodnego śródlądowego nie posiada dedykowanego dokumentu planistycznego –	Uzupełnienie zapisu o rekomendację powstania “dokumentu planistycznego – programu wieloletniego czy też programu rozwoju na wzór dokumentów planistycznych dla transportu kolejowego i drogowego”.	W dokumencie stwierdzono brak “dokumentu planistycznego – programu wieloletniego czy też programu rozwoju na wzór dokumentów planistycznych dla transportu kolejowego i drogowego.”. Dokument taki jest z założenia opracowywany na pewnym poziomie ogólności. Nie można więc przyjąć, by odpowiedzią na ten problem, a więc rekomendowanym	Uwaga częściowo uwzględniona. Zapisy OSR wynikają z treści Programu. KPŻ2030 jest programem rozwoju, o którym mowa w przepisach ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r.

	planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt), str. 2	programu wieloletniego czy też programu rozwoju na wzór dokumentów planistycznych dla transportu kolejowego i drogowego. Rekomendowanym działaniem jest opracowanie programu o charakterze operacyjno-wdrożeniowym, składającego się z inwestycji oraz działań o charakterze programowym i regulacyjnym wspierającym rozwój rynku żeglugi śródlądowej.		rozwiązaniem było opracowanie "programu o charakterze operacyjno-wdrożeniowym, składającego się z inwestycji oraz działań o charakterze programowym i regulacyjnym wspierającym rozwój rynku żeglugi śródlądowej" będącego dokumentem bardziej szczegółowym i operacyjnym.	<i>o zasadach prowadzenia polityki rozwoju</i> (Dz.U. z 2006 r. 227 poz. 1057, z późn. zm.). Przeredagowany zostanie zapis dot. charakteru dokumentu.
82	Ocena skutków regulacji (OSR) Punkt 2 (Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt), str. 2	Cel szczegółowy 1 – Zapewnienie Dobrych Warunków Nawigacyjnych;	Podanie w dokumencie KPŻ2030 definicji "Dobrych Warunków Nawigacyjnych"	Zgodnie z wcześniejszymi uwagami, brak jest podania w KPŻ2030, co rozumiane jest jako "Dobre Warunki Nawigacyjne", gdyż przywoływane w tym kontekście rozporządzenie TEN-T 1315/2013 nie zawiera takiej definicji. W związku z powyższym Cel szczegółowy 1 jest niedookreślony i nieprecyzyjny oraz niezgodny z koncepcją SMART, a co za tym idzie niepoprawnie sformułowany.	Uwaga nieuwzględniona. Zapisy OSR wynikają z zapisów Programu. MI odnosiło się do uwag wnioskodawcy na temat Dobrych Warunków Nawigacyjnych. Definicja Dobrych Warunków Nawigacyjnych zostanie doprecyzowana. Zapisy zostaną uzupełnione o parametry, które zostaną uzyskane w wyniku realizacji inwestycji określonych w załączniku nr 1 KPŻ2030.
83	Ocena skutków regulacji (OSR) Punkt 2 (Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane	Celem KPŻ2030 jest przywrócenie warunków dla niezawodnego i efektywnego transportu wodnego śródlądowego na śródlądowych	Zgodnie z uwagami do KPŻ2030 postulujemy usunięcie w zapisie celu, słowo „niezawodnego” i słowa „przywrócenie”.	Jak pokazuje doświadczenie, żegluga śródlądowa nie ma możliwości zapewnienia niezawodnego transportu rozumianego jako transport dostępny 24 godziny i 365 dni w roku, co jest standardem transportu w warunkach współczesnej gospodarki. Na większych (bardziej zasobnych w wodę) niż Wisła i Odra rzekach Europy, tj. Renie i Dunaju mimo znacznie lepszych warunków hydrologicznych wciąż	Uwaga uwzględniona.

	narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt), str. 2	drogach wodnych w Polsce.		występują długie okresy, kiedy żegluga nie może się odbywać, np. z powodu braku odpowiedniej głębokości. Na Dunaju to ponad 100 dni każdego roku. Na Renie w ciągu ostatnich 10 lat były 4 kilkumiesięczne przerwy w żegludze i wiele krótszych spowodowanych np. stanami powodziowymi. Potwierdza to jeden z fragmentów KPŻ2030 na str. 17: „Ze względu na uwarunkowania hydrologiczne na europejskich drogach wodnych ujętych w sieci TEN-T, takich jak Ren w rejonie Kaub na środkowym odcinku, Łaba na odcinku od Magdeburga do granicy z Republiką Czeską, Kanał Łaba-Hawela lub Dunaj na odcinku Szob-Budapeszt, utrzymanie referencyjnej stałej głębokości tranzytowej na poziomie klas międzynarodowych nie jest możliwe.” Dlatego użycie słowa „niezawodne” wprowadza w błąd. Ponadto brak możliwości wykorzystania żeglugi przez 365 dni w roku podważa efektywność tego środka transportu. Na wypadek okresów nieżeglownych istnieje bowiem potrzeba zapewnienia dodatkowej infrastruktury kolejowej lub drogowej do zastąpienia przewozów realizowanych żeglugą. Żegluga nie stwarza więc możliwości zastąpienia kolei czy transportu drogowego, ale powoduje, że trzeba w nią inwestować dwukrotnie, mimo istnienia drogi wodnej, co jest nieefektywnym wydatkowaniem środków finansowych. Dodatkowo, słowo “przywrócenie” wprowadza w błąd, gdyż sugeruje, że historycznie w Polsce miał miejsce efektywny i niezawodny transport wodny. O ile można przyjąć, że transport wodny spełniał historycznie warunek regularności i efektywności (na miarę ówczesnych potrzeb), o tyle nie jest możliwe zapewnienie tychże cech w dzisiejszych uwarunkowaniach gospodarczych.	
84	Ocena skutków regulacji (OSR) Punkt 3 (Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?), str. 2	Liderzy pod tym względem – Holandia i Niemcy przeznaczają znaczne środki na ten cel, dzięki czemu uzyskują efekty w postaci zwiększonego udziału transportu wodnego śródlądowego w przewozach towarowych.	Wykreślenie całego fragmentu.	Zdanie to wprowadza czytelnika w błąd. Nie można przyjąć, iż jedynie dzięki przeznaczaniu “znaczących środków” wskazane państwa “uzyskują efekty w postaci zwiększonego udziału transportu wodnego śródlądowego w przewozach towarowych.”. Składa się na to wiele czynników i są to przede wszystkim czynniki środowiskowe, wynikające z hydrologii.	Uwaga częściowa uwzględniona. Zapis zostanie przeredagowany i uzupełniony.

85	Ocena skutków regulacji (OSR) Punkt 4 (Podmioty, na które oddziałuje projekt), str. 2	Oddziaływanie na "Przedsiębiorstwa transportowe, stocznie i armatorzy związani z transportem wodnym śródlądowym" - "Zapewnienie stabilnych warunków nawigacyjnych na drogach wodnych, aktywizacja sektora stocznioowego oraz wzrost konkurencyjności żeglugi śródlądowej."	Usunięcie fragmentu "Zapewnienie stabilnych warunków nawigacyjnych na drogach wodnych"	Zapewnienie stabilnych warunków nawigacyjnych na drogach wodnych nie jest możliwe. Inwestycje infrastrukturalne mogą ograniczyć ryzyko braku "stabilnych warunków nawigacyjnych na drogach wodnych", nie mogą go jednak wyeliminować. Jak pokazuje doświadczenie, także w krajach przywoływanych za wzór - w Niemczech i Holandii, nawet pomijając mniej korzystne w Polsce warunki hydrologiczne, nie jest możliwe (także przy dużych nakładach finansowych) osiągnięcie "stabilnych warunków" choćby ze względu na regularnie pojawiające się susze.	Uwaga uwzględniona. Należy zaznaczyć, że zapisy OSR wynikają z treści Programu. Uwzględnienie uwagi do treści Programu jest równoznaczne ze zmianą zapisów w OSR.
86	Ocena skutków regulacji (OSR) Punkt 4 (Podmioty, na które oddziałuje projekt), str. 2	Oddziaływanie na "Jednostki Samorządu Terytorialnego" - "Ochrona przed skutkami powodzi, [...]"	Usunięcie fragmentu "Ochrona przed skutkami powodzi,"	Cele żeglugowe, stawiane przed dokumentem KPŻ2030 stoją w znaczącej sprzeczności z celami przeciwpowodziowymi. Nie można zgodzić się, że ingerencja mająca służyć żegludze będzie skutkowała "ochroną przed skutkami powodzi,". Stopnie wodne i zbiorniki zaporowe służące żegludze mają znacząco ograniczone funkcje przeciwpowodziowe. Co więcej, zbiorniki takie mogą wręcz przyczynić się do zimowych powodzi zatorowych.	Uwaga nieuwzględniona. Prognozowanie rezultatów wynika z treści Programu, które zostaną uszczegółowione zgodnie z wcześniejszymi uwagami. Należy podkreślić, że w ramach KPŻ2030 nie przewiduje się budowy stopni wodnych, a jedynie rewitalizację istniejących elementów. W przypadku inwestycji liniowych wskazanych w KPŻ2030 – ich celem jest rewitalizacja istniejącej zabudowy regulacyjnej umożliwiającą m.in. efektywną pracę łodołamaczy.
87	Ocena skutków regulacji (OSR) Punkt 4 (Podmioty, na które oddziałuje projekt), str. 2	4. Podmioty, na które oddziałuje projekt	Uwzględnienie negatywnych oddziaływań na podmioty wymienione w kolumnie "Grupa". Uwzględnienie podmiotów, na które projekt oddziałuje negatywnie	W punkcie 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt nie uwzględniono negatywnych oddziaływań na podmioty wymienione w kolumnie "Grupa". Są to negatywne oddziaływania na: a. Jednostki Samorządu Terytorialnego - np. utrata dochodów spowodowana obniżeniem walorów krajobrazowych, a tym samym wpływów w turystyki, utrata wpływów z turystyki/żeglugi indywidualnej, niemożliwej do pogodzenia z transportem kontenerowym; b. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie - niemożność osiągnięcia celów stawianych przed tym podmiotem np. w zakresie osiągnięcia dobrego stanu wód i ekosystemów od nich zależnych zgodnie z Ramową Dyrektywą Wodną.	Uwaga nieuwzględniona. Brak jednoznacznych danych wskazujących, że turystyka wodna jest intensywniej uprawiana na odcinkach nieregulowanych a co za tym idzie spadkiem dochodów. Dodatkowo zakres inwestycji KPŻ2030 dotyczy odcinków uregulowanych, w związku z tym ich walory nie zmienią się w wyniku realizacji Programu. Pogodzenie transportu i turystyki możliwe jest dzięki budowie systemów teleinformatycznych takich jak RIS służących poprawie bezpieczeństwa i optymalizujących łańcuchy dostaw tak aby nie

				<p>W dokumencie nie uwzględniono podmiotów na które projekt oddziałuje negatywnie takich jak np. Regionalne Dyrekcje Ochrony Środowiska, Parki Krajobrazowe i sektor rolny.</p>	<p>zagrozały one indywidualnym użytkownikom dróg wodnych. Dodatkowo prognozowany poziom ruchu – w wyniku realizacji KPŻ2030 – w ramach możliwości istniejącej i zmodernizowanej infrastruktury nie zagraża indywidualnym użytkownikom dróg wodnych.</p> <p>Jednocześnie rewitalizacja infrastruktury, zgodnie z zakresem KPŻ2030, pozwoli na rozwój żeglugi pasażerskiej.</p> <p>Ponadto należy zaznaczyć, że projekty inwestycyjne ujęte w KPŻ2030 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. Oznacza to, że w ramach KPŻ2030 nie planuje się żadnych inwestycji w zakresie budowy nowej dużej infrastruktury hydrotechnicznej, takiej jak obiekty piętrzące na drogach wodnych i zbiorniki wielofunkcyjne. W takim przypadku projekt nie oddziałuje negatywnie na wskazane przez Wnioskodawcę instytucje.</p> <p>Ewentualne negatywne oddziaływanie na środowisko zostanie uwzględnione w ramach procedury Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko.</p>
88	Ocena skutków regulacji (OSR) Punkt 10 (Wpływ na pozostałe obszary), str. 7	Program będzie miał też wpływ na redukcję kosztów transportu przez niższe koszty transportu przy wykorzystaniu drogi wodnej.	Usunąć zdanie "Program będzie miał też wpływ na redukcję kosztów transportu przez niższe koszty transportu przy wykorzystaniu drogi wodnej."	Z dokumentu pt. „Analizy sektora transportu wodnego śródlądowego w zakresie wynikającym z modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Drogi Wodnej Rzeki Wisły” (Etap IV, pełny raport końcowy, Wersja 2 , Warszawa, grudzień 2018 r.) wykonanym przez WYG International Sp. z o. o. na zlecenie Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej jasno wynika, iż dla dróg wodnych rzeki Wisły i Odry, a więc kluczowych w kontekście KPŻ2030 przeprowadzone analizy ekonomiczne dowodzą, że wstępnie	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Zapisy OSR wynikają z treści Programu.</p> <p>Definicja kosztów transportu zgodnie z metodykami analiz kosztów i korzyści dotyczy oszczędności dla użytkowników o charakterze transportowym, wynikających z dostępności do kilku gałęzi transportowych. Natomiast nie odnosi się do zmonetyzowanych kosztów środowiskowych, na które wskazuje wykonawca.</p>

				<p>rekomendowany do realizacji wariant W1¹¹ jest niekorzystny z punktu widzenia społeczeństwa. W rozdziale 14 (Wybór wariantu optymalnego) czytamy: “Przeniesienie transportu ładunków towarowych z dróg i kolei do transportu wodnego śródlądowego doprowadzi do uzyskania wzrostu kosztów ekonomicznych dla społeczeństwa. Wzrost ten będzie na tyle znaczący, że przewyższy potencjalnie korzyści ekonomiczne tj. oszczędności z tytułu redukcji niekorzystnych skutków transportu dla środowiska [...]”.</p>	<p>Przytaczana przez Wnioskodawcę „Analiza transportowa sektora transportu wodnego” dotyczy innego zakresu inwestycji niż wskazany w KPŻ2030.</p> <p>Ponadto analiza transportowa jest opracowaniem technicznym i wyraża ekspercką opinię Wykonawcy, a jej wyniki nie są jedynym źródłem, w oparciu o które podejmowane są konkretne decyzje i kształtowana jest polityka rozwoju sektora żeglugi śródlądowej.</p> <p>Należy dodać, że Analiza Kosztów i Korzyści wykonana w ramach projektu „Transport wodny śródlądowy w Polsce – Odrzańska Droga Wodna” (na zlecenie Komisji Europejskiej) wykazała następujące wyniki analizy ekonomicznej: ENPV – 443671 tys. euro; ERR – 5,0%; B/C – 1,1.</p>
89	Ocena skutków regulacji (OSR) Punkt 10 (Wpływ na pozostałe obszary), str. 7	Planowane w ramach Programu zadania wpłyną na realizację działań środowiskowych, poprzez modernizację budowlę hydrotechnicznych.	Usunąć zdanie “Planowane w ramach Programu zadania wpłyną na realizację działań środowiskowych, poprzez modernizację budowlę hydrotechnicznych.” Uzupełnić punkt o faktyczny wpływ KPŻ2030 na środowisko naturalne.	Wpływ KPŻ2030 na realizację działań środowiskowych jest jednoznacznie negatywny. Sugerowanie, iż modernizacja budowlę hydrotechnicznych (inna niż np. budowa przepławek) może wpływać “środowiskowo” jest niemożliwe do przyjęcia z przyczyn oczywistych. Konieczne jest uwzględnienie faktycznego wpływu KPŻ2030 na środowisko naturalne.	<p>Uwaga wyjaśniona.</p> <p>Treść OSR wynika bezpośrednio z zapisów Programu.</p> <p>Konsultacje publiczne projektu KPŻ2030 prowadzone są na podstawie art. 19a ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2021 r. poz. 1057). Równoległe do powyższego procesu prowadzone było postępowanie w celu wyłonienia wykonawcy, który wesprze Ministerstwo Infrastruktury w przeprowadzeniu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu KPŻ2030.</p> <p>Rozdział dotyczący wpływu KPŻ2030 na środowisko zostanie uzupełniony – zgodnie z informacją zamieszczoną w dokumencie – po przeprowadzeniu SOOŚ. Tym samym uzupełniony zostanie formularz OSR – jeśli zapisy wynikające</p>

¹¹ Tabela 10 Definicje i oznaczenia wariantów inwestycyjnych, wariant 1: ODW1 - osiągnięcie III klasy drogi wodnej + brak połączenia DOL (Kędzierzyn Koźle – granica państwa) + brak Kanału Śląskiego; DWW1 - osiągnięcie IV klasy drogi wodnej + brak połączenia Warszawa – Brześć.

					z uwzględnienia SOOŚ w Programie będą na to wskazywały. Należy również zaznaczyć, że na etapie SOOŚ zostaną przeprowadzone konsultacje publiczne projektu 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 (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2373 wraz z póź. zm.). Wówczas do konsultacji publicznych przekazany zostanie projekt Programu z uzupełnionym rozdziałem dot. oddziaływania Programu na środowisko.
Państwowa Rada Gospodarki Wodnej					
90	Do całości opracowania		Brak informacji o działaniach lub inicjatywach proponowanych do roku 2030 dla polskiego odcinka połączenia Dunaj-Odra-Łaba	Wprawdzie wskazuje się w opracowaniu: <i>Mapa 11. Projekty komplementarne poza zakresem KPŻ2030, z perspektywą po 2030 r s. 55</i>), że połączenie Kędzierzyn Koźle – Ostrawa planowane jest na okres po 2030 r. Wskazuje się także na rozwój partnerstwa na rzecz zrównoważonego rozwoju dróg wodnych co do budowy Kanału Śląskiego (s. 42). Wydaje się, że do roku 2030 w ramach partnerstwa na rzecz zrównoważonego rozwoju dróg wodnych oraz zadań administracji żeglugi śródlądowej warto przeprowadzić podstawowe analizy dot. Kanału, których zapowiedź można wpisać do przedmiotowego opracowania, obejmujące plany np.: 1. Infrastruktury transportowej liniowej, punktowej i wpięcia do krajowego systemu transportowego 2. warunków hydrologicznych, infrastruktury hydrologicznej oraz sposobów realizacji celów gospodarki wodnej 3. potrzeb transportowych 4. rozwoju turystyki wodnej kosztów	Uwaga nieuwzględniona. KPŻ2030 jest dokumentem planistycznym dla sektora transportu wodnego w perspektywie zgodnej ze średniookresową strategią rozwoju kraju (SOR). Postulowane zadanie dotyczy kierunków długoterminowego infrastruktury Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Drogi Wodnej Rzeki Wisły. W związku z tym przedmiotowe zadanie może zostać ujęte w dedykowanych projektach programów, wykraczających poza perspektywę średniookresową tj. 2030 r.
91	Do całości opracowania		Brak informacji o działaniach lub inicjatywach proponowanych do roku 2030 dla Kanału Śląskiego	Wskazuje się w opracowaniu: <i>Mapa 11. Projekty komplementarne poza zakresem KPŻ2030, z perspektywą po 2030 r s. 55</i>), że połączenie Kanał Śląski planowane jest na okres po 2030 r. Wskazuje się także na rozwój partnerstwa na rzecz zrównoważonego rozwoju dróg wodnych co do	Uwaga nieuwzględniona. KPŻ2030 jest dokumentem planistycznym dla sektora transportu wodnego w perspektywie

				<p>budowy Kanału Śląskiego (s. 42). Wydaje się, że do roku 2030 w ramach partnerstwa na rzecz zrównoważonego oraz zadań administracji żeglugi śródlądowej warto przeprowadzić podstawowe analizy dot. Kanału, których zapowiedź można wpisać do przedmiotowego opracowania, obejmujące plany np:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Infrastruktury transportowej liniowej, punktowej i wpięcia do krajowego systemu transportowego 2. warunków hydrologicznych, infrastruktury hydrologicznej oraz sposobów realizacji celów gospodarki wodnej 3. potrzeb transportowych 4. rozwoju turystyki wodnej <p>kosztów</p>	<p>zgodnej ze średniookresową strategią rozwoju kraju (SOR).</p> <p>Postulowane zadanie dotyczy kierunków długoterminowych infrastruktury Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Drogi Wodnej Rzeki Wisły. W związku z tym przedmiotowe zadanie może zostać ujęte w dedykowanych projektach programów, wykraczających poza perspektywę średniookresową tj. 2030 r.</p>
92	Do całości opracowania		Brak informacji o działaniach lub inicjatywach proponowanych do roku 2030 dla Górnej Wisły	<p>Górna Wisła to skanalizowana sześcioma stopniami wodnymi droga wodna. Odcinek skanalizowany posiada różne parametry głębokości. W opracowaniu wskazuje się w zał. 2 pn.: <i>Zakładane parametry eksploatacyjne dróg wodnych po realizacji Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030</i> (s.65).</p> <p>Z rysunku wynika, że górna Wisła powinna do roku 2030 posiadać jednakowe dobre parametry eksploatacyjne. W przedmiotowym opracowaniu nie ma żadnych informacji na temat sposobu realizacji celu uzyskania dobrych parametrów nawigacyjnych górnej Wisły do roku 2030.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Zakres interwencji KPŻ2030 został określony w rozdziale 4.2. i obejmuje odcinki MDW E30 od Gliwic do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu, MDW E40 od Torunia do Gdańska, MDW E70 Wisła-Zalew Wiślany.</p> <p>Mapa stanowiąca załącznik nr 2 zostanie usunięta z KPŻ2030 jako wprowadzająca w błąd.</p>
93	3. Diagnoza społeczno-gospodarcza	3.1.1. Funkcjonowanie rynku żeglugowego	W tej części warto dodać także na role kształcenia wyższego w szczególności w ramach projektowania i budowy infrastruktury transportu wodnego i infrastruktury dróg wodnych (gospodarki wodnej)	<p>Podstawowym znaczeniem dla teraźniejszości i przyszłości prawidłowo działającej żeglugi śródlądowej jest dobrze zaplanowana i działająca gospodarka wodna odporna na zmiany klimatu takie jak np. brak opadów lub ich nadmiar. Dlatego dla aktualnej i przyszłej żeglugi śródlądowej istotne jest wskazanie roli kształcenia na poziomie politechnicznym obejmującego przynajmniej planowanie wielofunkcyjnego zagospodarowania akwenów oraz projektowanie i realizację budowy infrastruktury wodnej i transportowej.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Proponowane zapisy są poza zakresem Programu.</p> <p>Kwestie kształcenia wyższego w zakresie infrastruktury transportu wodnego i infrastruktury dróg wodnych nie leżą we właściwości ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej. 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</p>

					stopnia i technikum) oraz technik żeglugi śródlądowej (nauczany wyłącznie w technikum).
94	3. Diagnoza społeczno-gospodarcza	3.1.2. Zasoby wodne (s. 19)	Propozycja dodania zapisu dot. roli inwestycji żeglugi śródlądowej dla zwiększenia krajowych zasobów wodnych i roli tych inwestycji dla podstawowych celów gospodarki wodnej.	<p>Warto pokreślić, że inwestycje obejmujące żeglugę śródlądową wpływają także korzystnie na krajowy stan zasobów wodnych. Na znaczne zwiększanie zasobów wodnych wpływają następujące inwestycje w żeglugę śródlądową:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. kanalizacja dróg wodnych (budowa stopni wodnych), 2. budowa kanałów żeglugowych, 3. budowa zbiorników retencyjnych zasilających drogi wodne. <p>Warto także wskazać, że wyżej określone inwestycje obejmujące żeglugę śródlądową wpłyną korzystnie także na zmniejszenie wpływu zmian klimatu na krajowe zasoby wodne oraz realizację podstawowych celów gospodarki wodnej:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. regulacje przepływów wód (susze i powodzie) 2. uniezależnienie systemu wodnego od warunków naturalnych (zmiany klimatyczne) 3. zaspakajanie potrzeb wodnych gospodarczych (np. hydroenergetyka) i społecznych (np. turystyka wodna) 4. zaspokojenie potrzeb wodnych ekosystemów <p>Stopnie wodne to urządzenia służące jednocześnie osiągnięciu celów gospodarki wodnej jak i żegludze śródlądowej.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>KPŻ2030 to dokument planistyczny dla sektora transportu wodnego śródlądowego – określa on cele zgodne z polityką transportową kraju. Kwestie zasobów wodnych zostały wskazane jako mające wpływ na realizację Programu, a nie są jego przedmiotem.</p> <p>Należy również podkreślić, że projekty inwestycyjne ujęte w KPŻ2030 polegają na odbudowie zabudowy regulacyjnej i modernizacji istniejących obiektów hydrotechnicznych likwidujących wąskie gardła istotne dla prowadzenia transportu, a także dalszy rozwój systemu informacyjnego RIS i inne działania nieinwestycyjnie związane z rozwojem żeglugi śródlądowej i transportu wodnego śródlądowego w Polsce. Oznacza to, że w ramach KPŻ2030 nie planuje się żadnych inwestycji w zakresie budowy nowej dużej infrastruktury hydrotechnicznej, takiej jak obiekty piętrzące na drogach wodnych czy kanały żeglugowe.</p>
95	3. Diagnoza społeczno-gospodarcza	Zasoby wodne System Usług Informacji Rzecznej (RIS) (s.20)	<p>Informacja o RIS nie wiąże się bezpośrednio z będącymi do dyspozycji zasobami wodnymi. Informacje o RIS może być przeniesiona do innego podrozdziału np. 4.3.2.2.</p> <p>W tej części opracowania można dodać część 3.1.2.1. poświęconą wpływie inwestycji żeglugi śródlądowej na zwiększenie krajowych zasobów wodnych oraz realizację celów gospodarki wodnej</p>	<p>Jak wyżej. W dodanej części opracowania należy wskazać informacje na temat:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. w jaki sposób inwestycje w drogi wodne, które są jednocześnie największymi krajowymi rzekami, wpłyną na zwiększenie krajowych zasobów wodnych oraz w jaki sposób inwestycje w drogi wodne wpłyną na realizację podstawowych celów gospodarki wodnej 	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Uwzględnienie uwagi w zakresie informacji o Systemie Usług Informacji Rzecznej. Zapisy dotyczące RIS ze strony 20 (dokument w wersji przekazanej do konsultacji publicznych) zostaną przeniesione do innego podrozdziału.</p> <p>Nie uwzględniono uwagi w zakresie wpływu żeglugi śródlądowej na kształtowanie zasobów wodnych. Uzasadnienie jak do uwagi powyżej.</p>
96	4. Cel główny i zakres interwencji	4.2.1. Cel szczegółowy 1 – Zapewnienie Dobrych	Nie wiadomo co oznacza zwrot: <i>Zapewnienie Dobrych Warunków Nawigacyjnych (ZDWN)</i> . Dla	Brak definicji rodzi obawy czy ZDWN nie będzie polegało na działaniach zmierzających w kierunku dostosowywania parametrów statków do pogarszających się warunków	Uwaga uwzględniona.

		Warunków Nawigacyjnych (s.32)	precyzyjniejszego określenia przedmiotu opracowania warto wskazać definicję pojęcia ZDWN.	nawigacyjnych. Pogarszanie to może się wiązać np. z ze złym lub brakiem utrzymania dróg wodnych. Przy założeniach, że statki będą dostosowywane do zmieniających się wciąż parametrów nawigacyjnych (głównie parametru głębokości) wymiana floty rzecznej będzie musiała odbywać się co kilka lat. ZDWN powinno polegać na takim utrzymaniu dróg wodnych, aby te zapewniały posiadanie założonych parametrów nawigacyjnych przez przynajmniej 240-270 dni w roku.	
97	4. Cel główny i zakres interwencji	4.2.2.1. Kształtowanie warunków na rzecz rozwoju terminali (portów, punktów przeładunkowych) śródlądowych i włączenia transportu wodnego śródlądowego w system transportu intermodalnego (s.35)	<p>Warto podkreślić podjęcie współdziałania administracji państwowej w zakresie budowy punktowej infrastruktury transportowej (porty morskie, porty śródlądowe, centra logistyczne) z której będą mogły korzystać różne rodzaje podstawowych środków transportu (transport kołowy, kolej, transport wodny śródlądowy i morski).</p> <p>Dodatkowo warto wskazać na istotną rolę i spójność portów morskich z transportem śródlądowym. Statki rzeczne pływają także po wodach morskich, dlatego porty morskie powinny być wyposażone w infrastrukturę obsługującą statki rzeczne do której należy infrastruktura m.in:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. przeładunkowa, 2. postojowa, 3. zaopatrzenia w środki eksploatacyjne (paliwo, woda, prowiant) <p>zdania nieczystości komunalnych i eksploatacyjnych</p>	Należy dążyć do budowy jednolitego systemu transportu. System powinien składać się z części morskiej i lądowej. Morska to przede wszystkim autostrady morskie i porty morskie z połączeniami kołowymi, kolejowymi i śródlądowymi w głąb lądu. Lądowa część systemu transportu składa się z korytarzy transportowych (infrastruktura liniowa), z których korzystają transport kołowy, kolejowy oraz żegluga śródlądowa. W ramach tego systemu powinny być zaprojektowana i zrealizowana (infrastruktura punktowa) centra logistyczne, terminale kontenerowe, centra dystrybucji, porty śródlądowe, nabrzeża przeładunkowe. Planowanie transportu wodnego (morskiego i rzeczno) powinno wynikać z dokumentu obejmującego komplementarny rozwój infrastruktury krajowego systemu transportu.	<p>Uwaga wyjaśniona.</p> <p>KPŻ2030 jest zgodny z Programem Rozwoju Portów Morskich do 2030 r. Tym samym należy założyć komplementarność działań administracji odpowiedzialnych za realizację tych dwóch dokumentów strategicznych.</p> <p>W zakresie uwagi dot. spójności portów morskich z transportem śródlądowym zostaną zaproponowane zapisy dot. uwzględniania w portach morskich infrastruktury dla statków żeglugi śródlądowej.</p>
98	Części 4.2.3 4.3.2.1 4.3.2.2. 4.3.2.3.	s. 42-46	Następujące po sobie części opracowania o numerach 4.2.3 4.3.2.1 4.3.2.2. 4.3.2.3. posiadają nieprawidłową numerację	Uwaga techniczna	Uwaga uwzględniona.

99	4. Cel główny i zakres interwencji	4.3.2.3. Działania edukacyjne, informacyjne i promocyjne (s.45)	Warto wskazać na zwiększenie roli znaczenia zawodów, których absolwenci są zatrudniani przez instytucje państwowe i powinni posiadać wysokie kompetencje oraz umiejętności zawodowe na poziomie średnim oraz wyższym. Zawody te obejmują edukację w ramach utrzymania dróg wodnych, a także w zakresie budownictwa wodnego. Istotna jest przede wszystkim rola kształcenia wyższego w powyższym zakresie oraz w ramach projektowania i budowy infrastruktury transportu wodnego i infrastruktury dróg wodnych (gospodarki wodnej)	Podstawowym znaczeniem dla teraźniejszości i przyszłości prawidłowo działającej żeglugi śródlądowej jest dobrze zaplanowana i działająca gospodarka wodna odporna na zmiany klimatu takie jak np. brak opadów lub ich nadmiar. Dlatego dla aktualnej i przyszłej żeglugi śródlądowej istotne jest wskazanie roli kształcenia na poziomie średnim oraz wyższym zawodów, których absolwenci są zatrudniani przez instytucje państwowe i powinni posiadać wysokie kompetencje. Zawody te powinny obejmować kompetencje przynajmniej w zakresie utrzymania dróg wodnych i planowania wielofunkcyjnego zagospodarowania akwenów oraz projektowanie i realizację budowy infrastruktury wodnej i transportowej.	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Proponowane zapisy są poza zakresem Programu. Kwestie kształcenia wyższego nie leżą we właściwości ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej. 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).</p> <p>Działania określone w KPŻ2030 dotyczące kształcenia zawodowego w zakresie zawodów związanych z żeglugą śródlądową zostały przygotowane we współpracy z ministrem właściwym do spraw oświaty i wychowania. Będzie on odpowiadał za część działań związanych z rozwojem zawodowym dla branży transportu wodnego śródlądowego.</p>
100	4. Cel główny i zakres interwencji	4.3. Wpływ realizacji Programu na środowisko (s.46)	Brak rozdziału	Uwaga techniczna	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Pod tytułem rozdziału znajduje się informacja, że przedmiotowy rozdział zostanie uzupełniony po przeprowadzeniu Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko.</p> <p>Należy podkreślić, że bieżące konsultacje publiczne projektu KPŻ2030 prowadzone są na podstawie art. 19a ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. <i>o zasadach prowadzenia polityki rozwoju</i> (Dz. U. z 2021 r. poz. 1057). Równoległe do powyższego procesu prowadzone jest postępowanie w celu wyłaniania wykonawcy, który wesprze Ministerstwo Infrastruktury w przeprowadzeniu</p>

					<p>strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu KPŻ2030.</p> <p>Rozdział dotyczący wpływu KPŻ2030 na środowisko zostanie uzupełniony – zgodnie z informacją zamieszczoną w dokumencie – po przeprowadzeniu SOOŚ.</p> <p>Na etapie SOOŚ zostaną przeprowadzone konsultacje publiczne projektu 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 (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2373 wraz z póź. zm.). Wówczas do konsultacji publicznych przekazany zostanie projekt Programu z uzupełnionym rozdziałem dot. oddziaływania Programu na środowisko.</p>
101	4. Cel główny i zakres interwencji	4.3.3.1. Droga wodna odporna na zmiany klimatu (s. 53)	<p>Po słowach: <i>W celu zapewnienia stałej alimentacji konieczna jest budowa zbiorników wodnych, które ustabilizują warunki żeglugowe na najważniejszych transportowo odcinkach dróg wodnych</i></p> <p>Proponuje się dodać treść: <i>oraz budowa kolejnych stopni wodnych dla poprawy bilansu wodnego. Jak najszybciej stopnie wodne powinny powstać na Wiśle: Niepołomice, Siarzewo oraz na Odrze: Lubiąż, Ścinawa. Projekty kanalizowanych dróg wodnych lub ich odcinków powinny być wielofunkcyjne i realizować cele Gospodarki Wodnej w tym:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. zaspakajać potrzeby transportu wodnego 2. regulować przepływy wód ekstremalnych (susze i powódzie) 3. uniezależnić system wodny od warunków naturalnych (zmiany klimatu) 	<p>Warto podkreślić, że takie inwestycje w drogi wodne jak:</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. kanalizacja dróg wodnych (budowa stopni wodnych), 5. budowa kanałów żeglugowych, 6. budowa zbiorników retencyjnych zasilających drogi wodne <p>wpływają także korzystnie na znaczne zwiększanie stanu krajowych zasobów wodnych. Drogi wodne to duże krajowe rzeki. Te same inwestycje wpłyną korzystnie na:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. regulację przepływów wód (susze i powódzie) 2. uniezależnienie systemu wodnego od warunków naturalnych (zmiany klimatyczne) 3. zaspakajanie potrzeb wodnych gospodarczych (np. hydroenergetyka) i społecznych (np. turystyka wodna) 4. zaspokojenie potrzeb wodnych ekosystemów <p>Reasumując dobrze urządzone drogi wodne postują jednocześnie osiągnięciu celów żeglugi śródlądowej oraz uniezależnią krajowe zasoby wodne od zmian klimatu.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>KPŻ2030 to dokument planistyczny dla sektora transportu wodnego śródlądowego – określa on cele zgodne z polityką transportową kraju. Kwestie zasobów wodnych zostały wskazane jako mające wpływ na realizację Programu, a nie są jego przedmiotem.</p> <p>Należy również podkreślić, że projekty inwestycyjne ujęte w KPŻ2030 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. Oznacza to, że w ramach KPŻ2030 nie planuje się żadnych inwestycji w zakresie budowy nowej dużej infrastruktury hydrotechnicznej, takiej jak obiekty piętrzące na drogach wodnych czy kanały żeglugowe.</p>

			4. <i>zaspakajać w wodę krajowe potrzeby gospodarcze (energetyka wodna) i społeczne (np. potrzeby komunalne, turystyka).</i> <i>zaspokojenie w wodę potrzeb ekosystemów</i>		Kwestie wskazane przez wnioskodawcę zostaną ujęte w programach rozwoju, wykraczających poza perspektywę 2030 r. m.in. Program Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej lub Program Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły.
102	2. Ramy prawne	Program rozwoju portów morskich do 2030	Jest informacja o zespole portów Szczecin Świnoujście i warunkach na ODW natomiast o DWW wspomina się jedynie o działaniach na rzecz modernizacji. Nie ma wzmianki o aktualnym stanie		Uwaga wyjaśniona. Rozdział bazuje na treści Programu rozwoju portów morskich do 2030 r. Zapisy tego Programu zostaną ponownie przeanalizowane pod kątem informacji nt. DWW.
103	Mapa 3	Zakres terytorialny KPŻ	Zakres nie jest spójny z celami i zakresem interwencji KPŻ pkt.4.2.		Uwaga nieuwzględniona. Zakres terytorialny inwestycji KPŻ2030 jest poprawnie przedstawiony na Mapie nr 3. Należy zaznaczyć, że projekty komplementarne nie stanowią zakresu Programu. KPŻ2030 nie wskazuje na konieczność ich realizacji, a jedynie zaznacza ich wpływ na sektor żegluga śródlądowej. Część dotycząca projektów komplementarnych zostanie przeformułowana.
104	3.1.	Dobre Warunki Nawigacyjne na szlakach żeglugowych	1.Brakuje odniesienia, gdzie konkretnie 2. do dobrych warunków nawigacyjnych powinno zaliczyć się również szerokość bezpiecznego akwenu manewrowego dla jednostki przechodzącej drogą wodną 3. wskazane są analizy ryzyka 4. może warto w tym miejscu dodać implementację systemów nawigacyjnych - w tym RIS jako dodatkowy wskaźnik bezpieczeństwa na drodze wodnej?	Ad2.w analizach bezpieczeństwa i projektowaniu dróg wodnych ten parametr określany jest wspólnie z bezpieczną głębokością i bezpiecznym prześwitem.	Uwaga częściowo uwzględniona. W projekcie KPŻ2030 podkreślono aktualny brak definicji pojęcia Dobrych Warunków Nawigacyjnych (dalej: DWN), przy czym przytoczono stanowisko grup eksperckich działających przy Komisji Europejskiej, w którym określono parametry eksploatacyjne niezbędne do zapewnienia DWN. To stanowisko jest uznane za podstawę do zdefiniowania parametrów, które należy spełnić w celu zapewnienia Dobrych Warunków (rozdział 3.1.) Jak zaznaczono w KPŻ2030, w ramach grup eksperckich działających przy Komisji Europejskiej przyjęto stanowisko, że Dobre Warunki Nawigacyjne stanowią zestawienie parametrów eksploatacyjnych niezbędnych do niezawodnego i

					<p>efektywnego transportu wodnego śródlądowego. Uznaje się, że wyróżnione parametry to:</p> <ul style="list-style-type: none"> – głębokość tranzytowa; – prześwity pod mostami i inną infrastrukturą krzyżującą się z drogą wodną; – parametry techniczne i dostępność śluz. <p>Definicja Dobrych Warunków Nawigacyjnych zostanie doprecyzowana. Zapisy zostaną uzupełnione o parametry, które zostaną uzyskane w wyniku realizacji inwestycji określonych w załączniku nr 1 KPŻ2030.</p>
105	4.2.1.2.	Osiągnięcie Dobrych Warunków Nawigacyjnych na Drodze Wodnej Rzeki Wisły	Odbudowa lub modernizacja istniejącej infrastruktury liniowej nie będzie wystarczająca do zapewnienia warunków żeglugowych dla regulowanego transportu wodnego śródlądowego bez budowy stopni wodnych.	W odniesieniu do założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030 - priorytet II	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Celem KPŻ2030 jest poprawa warunków żeglugowych dla transportu wodnego śródlądowego na DWW, przy wykorzystaniu możliwości istniejącej infrastruktury, w perspektywie do 2030 r.</p> <p>W Programie określono działania jakie należy spełnić w celu osiągnięcia Dobrych Warunków Nawigacyjnych na DWW, w perspektywie krótkookresowej. DWN rozumianych jako modernizacja i odbudowa zabudowy regulacyjnej i obiektów hydrotechnicznych pozwalających na zapewnienie stabilnej głębokości tranzytowej, tam gdzie to możliwe zapewnienie wymaganych prześwitów pod infrastrukturą krzyżującą się.</p>
106	4.2	Budowa RIS	Uwaga dotycząca spójności w zapisie: Wskazana budowa systemu RIS od Gdańska do węzła Bydgoszcz, podczas gdy wcześniej 4.2.2.1 napisano, że największym potencjałem pod względem		<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Zakres projektu rozbudowy RIS od Gdańska do Bydgoszczy został ustalony w oparciu o wiedzę ekspercką organu odpowiedzialnego za RIS w Polsce oraz w oparciu o istniejące plany budowy węzła logistycznego w Bydgoszczy. W ten sposób system</p>

			wielkości przeładunków charakteryzuje się również port w Toruniu...		RIS będzie charakteryzował się logistyczną spójnością obejmującej odcinek drogi wodnej do węzła do węzła tj. Port morski Gdańsk i port/nabrzeże śródlądowe Bydgoszcz. Dodatkowo Bydgoszcz jest uwzględniona w sieci TEN-T jako węzeł kolejowo-drogowy.
107	4.3.3.3.	edukacja	Proponuję zapis „uczelnie” zamiast „uczelnie morskie”	Taki zapis nie zamknie drogi innym uczelniom do współpracy.	Uwaga uwzględniona.
108	4.4	Wizja rozwoju sektora transportu wodnego śródlądowego do 2030 r.	Plan finansowy zawarty w Programie prawdopodobnie nie będzie wystarczający na zapewnienie realizacji Programu odnośnie 261 km DWW (Port Gdańsk – Bydgoszcz) - przywrócenie do parametrów pozwalających na zapewnienie Dobrych Warunków Nawigacyjnych.	W odniesieniu do AGN	Uwaga nieuwzględniona. Plan finansowym obejmuje m.in. koszty projektów inwestycyjnych wskazanych w załączeniu do Programu pn. Indykatoryna lista projektów.
109	4.3.2.2.	Rozwój strategicznych i sektorowych partnerstw	Uwypuklenie wcześniej zamierzonych realizacji połączenia Wisła Odra -droga E70 modernizacja.	W odniesieniu do założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030 - priorytet II. Pozwoli to na rozwój turystyki i związanych z tym przedsięwzięciach Pętla Wielkopolska.	Uwaga uwzględniona.
110	3.1.1. Funkcjonowanie rynku żeglugowego	cyfryzacja poboru opłat – opłaty za korzystanie z obiektów pobierane są na miejscu,	cyfryzacja poboru opłat – należności za korzystanie z dróg wodnych oraz urządzeń hydrotechnicznych (śluz i pochylni) od armatorów szkoleniowych jednostek pływających, czyli: Branżowych Centrów Umiejętności (branżowe jednostki edukacyjne) pobierane są w rozliczeniu miesięcznym	Dotyczy jednostek szkoleniowych, statków szkolnych, łodzi motorowych i łodzi szkoleniowych bez napędu. Obecnie za statek szkolny płacimy w rozliczeniu miesięcznym a za łodzi motorowe na każdym obiekcie gotówką.	Uwaga uwzględniona.
111	4.2. Cele szczegółowe i zakres interwencji 4.2.1.2. Osiągnięcie Dobrych Warunków	Zakres interwencji KPŻ2030 odnosi się do polskich odcinków międzynarodowych dróg wodnych wskazanych w Porozumieniu AGN, tj.: E30 – ODW, odcinek od	Wniosek: zapis dotyczący celów szczegółowych: utrzymania parametrów klasy II rzeki Wisły od ujścia Tążyny do Tczewa; Zakres interwencji: przywrócenia parametrów II klasy drogi wodnej Wisła - Odra	Brakuje zapisów z zakresu Interwencji KPŻ2030 odnośnie utrzymania parametrów klasyfikacyjnych połączenia Wisła - Odra.	Uwaga częściowo uwzględniona. KPŻ2030 zostanie uzupełniony o zapisy dotyczące kierunków rozwoju infrastruktury na E70.

	Nawigacyjnych na Drodze Wodnej Rzeki Wisły	Gliwic do portów morskich Szczecin i Świnoujście, E40 – DWW na odcinku Gdańsk-Toruń, E70 – połączenie Odra-Wisła Oraz połączenie Wisła-Zalew Wiślany.			
112	4.3.2.2. Rozwój strategicznych i sektorowych partnerstw	Komponent współpracy w tym zakresie jest szczególnie istotny dla rozwoju pozostałych dróg wodnych objętych Porozumieniem AGN takich jak m.in. polski odcinek międzynarodowej drogi wodnej E70 – połączenie Wisła-Odra. Itd.		Do wykorzystania projekty i strategie rozwoju Związku Miast i Gmin Nadnoteckich, Strategia E70 – program Marszałków Województw: Pomorskiego, Wielkopolskiego, Kujawsko-Pomorskiego, Lubuskiego, Warmińsko - Mazurskiego.	Uwaga nieuwzględniona (brak treści uwagi).
113	4.3.2.1. Utrzymanie infrastruktury dróg wodnych przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie	bieżące usuwanie miejsc limitujących głębokości tranzytowe i uniemożliwiających bezpieczną żeglugę – działania podejmowane na szlakach żeglugowych, obiektach hydrotechnicznych pełniących funkcje transportowe oraz budowlań regulacyjnych koncentrujących nurt rzeki, np. prace pogłębiarskie,		W celu rozwoju turystyki, rekreacji i transportu należy przywrócić parametry klasy II drogi wodnej. W tym celu konieczne są tylko i wyłącznie prace pogłębiarskie na odcinkach oraz prace regulacyjne np.: pogłębienie szlaku na stanowisku szczytowym Kanału Bydgoskiego km 23-26, Noteci dolnej skanalizowanej 53-55 na całej szerokości koryta, pogłębienie awanportów śluz. Rozwój roślinności na Kanale Bydgoskim i na Noteci Dolnej skanalizowanej od km 39,1 do km 106 jest tak intensywny, że wykaszanie nie daje konkretnych rezultatów w zakresie uprawiania żeglugi. Porosty denne wstrzymują spływ wody, ruch rumowiska, nawarstwiają się osady i maleją tym samym głębokości tranzytowe. Przy wybagrowaniu zostanie oczyszczone koryto	Uwaga nieuwzględniona (brak treści uwagi).

		remonty liniowej zabudowy regulacyjnej,		na długi czas, kilka lat.	
114	7. Ogólny plan finansowy	Tabela 17. Całkowita wartość KPŻ2030, w podziale na cele szczegółowe		Uważa się, że zaplanowane środki są za niskie na realizację założonych celów.	Uwaga nieuwzględniona (brak treści uwagi).
115	Do całości opracowania		Brak informacji o działaniach lub inicjatywach proponowanych do roku 2030 dla działań społecznych. Brak społecznego przygotowania do wykorzystania rozwoju żeglugi śródlądowej – szczególnie przez nadrzeczne społeczności lokalne.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Brak rozpoznania społecznej percepcji zjawiska akceptacji proponowanych zmian może skutkować niezrozumieniem wprowadzanych zmian. 2. Brak stałego monitoringu społecznej percepcji projektu, może skutkować nierozpoznanem społecznych potrzeb, przez to niewłaściwym sposobem realizacji projektu wyabstrahowanym ze społecznych potrzeb a przez to nieakceptowanym. 3. Zaniedbania w tym zakresie mogą skutkować obniżoną społeczną absorpcją realizowanych działań, wzrostem obaw i uleganiu dezinformacji przeciwników projektu. 4. Przy braku społecznego przygotowania do absorpcji projektu, można spodziewać się nie tylko niezrozumienia projektu a wręcz traktowania go w charakterze straty, nie korzyści. <p>Wskazane problemy dotyczą głównie nadrzecznych społeczności lokalnych, będących potencjalnymi bezpośrednimi beneficjentami – pod warunkiem, że będą świadomi korzyści.</p>	Uwaga częściowo uwzględniona. Zadania promocyjne i edukacyjne związane z sektorem żeglugi śródlądowej prowadzone są w ramach Planu promocji żeglugi śródlądowej. Zapisy dotyczące grup docelowych w rozdziale w rozdziale 4.3.2.3. zostaną uzupełnione o nadrzeczne społeczności lokalne, podkreślona zostanie konieczność komunikacji z lokalnymi społecznościami nadzrecznymi (ODW, Dolna Wisła).
116	Do całości opracowania		Brak uzupełniających rozwiązań proekologicznych, przy analizach związanych z retencją.	<p>Wprowadzenie uzupełniających rozwiązań związanych z naturalną retencją:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wpisuje się w proekologiczne trendy, - jest istotnym uzupełnieniem obniżającym koszty, stanowi elastyczne (i proekologiczne) podejścia do zaburzeń równowagi klimatycznej, - stanowi istotny argument w konfrontacji z organizacjami ekologicznymi i trendami dominującymi w retoryce społecznej dla Unii Europejskiej, - może również stanowić istotne pole badawcze dla tańszych i proekologicznych rozwiązań retencji (szczególnie dla rolnictwa i obszarów wiejskich). 	Uwaga nieuwzględniona. Kwestie związane z retencją czy ochroną zasobów wodnych nie leżą w zakresie Programu.

Politechnika Śląska					
117	Podmioty, na które oddziałuje projekt	Uzupełnienie zapisu	Grupa: Zarządcy w transporcie kolejowym Wielkość: 15 podmiotów Źródło: dane własne, GUS, UTK Oddziaływanie: Podmioty mają wpływ na zapewnienie dostępności infrastruktury kolejowej do realizacji zadań transportu multi- i intermodalnego (w układzie trimodalnym: kolej, żegluga śródlądowa, droga)	Pominięcie tej grupy interesariuszy może spowodować lukę w procesie kształtowania systemu transportu multi- i intermodalnego w Polsce	Uwaga uwzględniona.
118	Podmioty, na które oddziałuje projekt	Uzupełnienie zapisu	Grupa: Centra logistyczne i terminale przeładunkowe obsługujące żeglugę śródlądową Wielkość: 26 podmiotów Źródło: dane własne, GUS, Oddziaływanie: Podmioty są niezbędnym i istotnym węzłem w rozwoju systemu transportu multi- i intermodalnego	Pominięcie tej grupy interesariuszy może spowodować lukę w procesie kształtowania systemu transportu multi- i intermodalnego w Polsce	Uwaga uwzględniona.
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.					
119	Strona 13	"Zapewnienie zgodności inwestycji wskazanych w dokumentach planistycznych dedykowanych dla innych gałęzi transportu (transport kolejowy, drogowy i intermodalny) z parametrami eksploatacyjnymi dróg wodnych pozwalającymi na niezawodny transport wodny śródlądowy, przede wszystkim w zakresie zapewnienia odpowiednich prześwitów pod infrastrukturą krzyżującą się nad	Wnosi się o następującą zmianę: "Zapewnienie zgodności inwestycji wskazanych w dokumentach planistycznych dedykowanych dla innych gałęzi transportu (transport kolejowy, drogowy i intermodalny) z parametrami eksploatacyjnymi dróg wodnych pozwalającymi na niezawodny transport wodny śródlądowy, przede wszystkim w zakresie zapewnienia odpowiednich prześwitów pod infrastrukturą krzyżującą się nad drogami wodnymi. Planowanie rozwoju innych gałęzi transportu powinno być zgodne z zakresem dokumentów planistycznych dla transportu wodnego śródlądowego takich jak KPŻ2030. Planowanie i realizowanie działań w dokumentach planistycznych dla transportu wodnego śródlądowego powinno uwzględniać uwarunkowania wynikające z dokumentów planistycznych	Podstawowymi elementami infrastruktury transportowej w Polsce są drogi, linie kolejowe i docelowo drogi wodne. Planowanie poszczególnego rodzaju infrastruktury transportowej powinno uwzględniać interakcje z innymi typami infrastruktury, w tym konieczność wzajemnych modyfikacji. Przykładowo wykonanie drogi wodnej kolidującej z mostem kolejowym powinno skutkować ujęciem w zakresie inwestycji dotyczącej drogi wodnej kosztów dostosowania mostów kolejowych w sytuacji gdy takie mosty kolejowe nie są planowane do przebudowy lub już zostały przebudowane i nie spełniają parametrów docelowej drogi wodnej. Powyższe jest szczególnie istotne w kontekście finansowania dróg wodnych i dróg kolejowych ze środków publicznych i ich realizację według zaplanowanego harmonogramu rzeczowego, finansowego i terminowego.	Uwaga uwzględniona.

		drogami wodnymi. Planowanie rozwoju innych gałęzi transportu powinno być zgodne z zakresem dokumentów planistycznych dla transportu wodnego śródlądowego takich jak KPŻ2030. Dodatkowo realizacja KPŻ2030 będzie uwzględniała istniejące, wielogałęziowe analizy dla pozostałych gałęzi transportu oraz planowane inwestycje".	dotyczących innych gałęzi transportu. Dodatkowo realizacja KPŻ2030 będzie uwzględniała istniejące, wielogałęziowe analizy dla pozostałych gałęzi transportu oraz planowane inwestycje". Zasada ta powinna być określona w rozdziałach dotyczących celów KPŻ 2030 a nie tylko w rozdziale dotyczącym powiązań z innymi dokumentami planistycznymi.		
120	Załącznik nr 1. Indykatywna lista projektów inwestycyjnych: Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 847 -772		Proponuje się przeanalizować dokładnie inwestycje kolejowe mogące kolidować z Projektami KPŻ2030, oszacować skalę kolizji i ew. możliwości osiągnięcia parametrów drogi wodnej jakie mają zostać osiągnięte w stosunku do założeń zamierzeń kolejowych PKP PLK S.A.	Kolizja z istniejącym mostem drogowo-kolejowym w km 834 (kilometracja od ujścia Przemszy w Gorzowie), w związku z projektem: Prace na linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz – Tuchola – Granica województwa".	Uwaga uwzględniona. Treść uwagi zostanie przekazana do inwestora, tj. PGW WP w celu jej uwzględnienia na etapie planowania konkretnych inwestycji.
121	Załącznik nr 1. Indykatywna lista projektów inwestycyjnych: Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 847 -772		Proponuje się przeanalizować dokładnie inwestycje kolejowe mogące kolidować z Projektami KPŻ2030, oszacować skalę kolizji i ew. możliwości osiągnięcia parametrów drogi wodnej jakie mają zostać osiągnięte w stosunku do założeń zamierzeń kolejowych PKP PLK S.A.	Kolizja z istniejącym mostem kolejowo-drogowym w km 774 (kilometracja od ujścia Przemszy w Gorzowie), w związku z projektem RPO: „Rewitalizacja linii kolejowej nr 209 na odcinku Chełmża - Bydgoszcz Wschód” oraz potencjalna kolizja z zamierzeniem inwestycyjnymi PKP PLK S.A.: Prace na linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz – Tuchola – granica województwa	Uwaga uwzględniona. Treść uwagi zostanie przekazana do inwestora, tj. PGW WP w celu jej uwzględnienia na etapie planowania konkretnych inwestycji.
122	Załącznik nr 1. Indykatywna lista projektów inwestycyjnych: Odbudowa budowli regulacyjnych		Proponuje się przeanalizować dokładnie inwestycje kolejowe mogące kolidować z Projektami KPŻ2030, oszacować skalę kolizji i ew. możliwości osiągnięcia parametrów drogi wodnej jakie mają zostać osiągnięte w stosunku do założeń zamierzeń kolejowych PKP PLK S.A.	Kolizja z istniejącym Mostem kolejowym w km 733 (kilometracja od ujścia Przemszy w Gorzowie), w związku z projektem: „Modernizacja linii kolejowej nr 353 na odcinku Toruń Główny – Toruń Wschodni wraz z infrastrukturą dworcową oraz budową nowych przystanków kolejowych w Toruniu – BiT City II” oraz Potencjalna kolizja z zamierzeniem inwestycyjnymi PKP PLK	Uwaga uwzględniona. Treść uwagi zostanie przekazana do inwestora, tj. PGW WP w celu jej uwzględnienia na etapie planowania konkretnych inwestycji.

	na Dolnej Wiśle w km 772 - 718			S.A.: Prace na ciągu Inowrocław - Olsztyn - Korsze - Granica Państwa etap II: wybrane prace na odcinku Inowrocław - Toruń Gł. – Iława	
123	Załącznik nr 1. Indykatorywna lista projektów inwestycyjnych: Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 933 - 847		Proponuje się przeanalizować dokładnie inwestycje kolejowe mogące kolidować z Projektami KPŻ2030, oszacować skalę kolizji i ew. możliwości osiągnięcia parametrów drogi wodnej jakie mają zostać osiągnięte w stosunku do założeń zamierzeń kolejowych PKP PLK S.A.	Kolizja z planowanym zamierzeniem inwestycyjnym pn.: "Stworzenie nowego szybkiego ciągu pomiędzy Olsztynem - Elblągiem i Trójmiastem, z uwzględnieniem obsługi Elbląga Zdroju". Brak ustalono przebiegu. Orientacyjna kolizja z drogą wodną w km 931 (kilometracja od ujścia Przemszy w Gorzowie).	Uwaga uwzględniona. Treść uwagi zostanie przekazana do inwestora, tj. PGW WP w celu jej uwzględnienia na etapie planowania konkretnych inwestycji.
124	Załącznik nr 2. Zakładane parametry eksploatacyjne dróg wodnych po realizacji Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030	Droga wodna E30 – przebiegająca Odrzańską Drogą Wodną łączącą Morze Bałtyckie w Świnoujściu z Dunajem w Bratysławie: 1/ na odcinku miasta Wrocławia planowana klasa drogi wodnej Va / Vb (minimalny prześwit pod mostami ponad WWŻ =7,00m)	Proponuje się przeanalizować dokładnie kolizje z infrastrukturą kolejową i zamierzeniami inwestycyjnymi PKP PLK S.A. mogącymi kolidować z Projektami KPŻ2030, określić zakres ich zgodności i ew. możliwości osiągnięcia parametrów drogi wodnej jakie mają zostać osiągnięte w stosunku do istniejącej infrastruktury kolejowej/założeń zamierzeń kolejowych.	Planowana klasa drogi wodnej Va/Vb (minimalny prześwit pod mostami ponad WWŻ = 7,00m) w rejonie miejscowości: Wrocław, Brzeg Dolny, Ścinawa, Nietkowice może utrudnić przebudowę mostów kolejowych nad. rz. Odrą.	Uwaga wyjaśniona. Na wskazanym odcinku drogi wodnej, w rejonie miejscowości Wrocław, Brzeg Dolny, Ścinawa, Nietkowice nie planuje się inwestycji, prowadzonych w ramach KPŻ2030. Niemniej mając na uwadze wątpliwości podnoszone przez Wnioskodawcę, treść uwagi zostanie przekazana do inwestora, tj. PGW WP w celu jej uwzględnienia na etapie planowania konkretnych inwestycji.
125	Załącznik nr 1. Indykatorywna lista projektów inwestycyjnych: Modernizacja zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej Etap II		Proponuje się przeanalizować dokładnie inwestycje kolejowe mogące kolidować z Projektami KPŻ2030, oszacować skalę kolizji i ew. możliwości osiągnięcia parametrów drogi wodnej jakie mają zostać osiągnięte w stosunku do założeń zamierzeń kolejowych PKP PLK S.A.	Potencjalne kolizje z zamierzeniami inwestycyjnym PKP PLK S.A.: Prace na ciągu E 20 na odcinku Poznań Główny - Kunowice (granica państwa) oraz Prace na liniach kolejowych 18, 203 na odcinku Bydgoszcz – Piła – Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn, etap IV: prace na odcinku Gorzów Wlkp. - Kostrzyn wraz z elektryfikacją	Uwaga uwzględniona. Treść uwagi zostanie przekazana do inwestora, tj. PGW WP w celu jej uwzględnienia na etapie planowania konkretnych inwestycji.
126	Załącznik nr 1. Indykatorywna lista projektów inwestycyjnych: Modernizacja Kanału		Proponuje się przeanalizować dokładnie inwestycje kolejowe mogące kolidować z Projektami KPŻ2030, oszacować skalę kolizji i ew. możliwości osiągnięcia parametrów drogi wodnej jakie mają	Potencjalne kolizje z zamierzeniami inwestycyjnymi PKP PLK S.A.: Prace na ciągu E 30 na odcinku Gliwice - Kędzierzyn Koźle, wraz ze stacją Gliwice oraz Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap IIA: linia E 30 stacja Gliwice Łąbedy	Uwaga uwzględniona. Treść uwagi zostanie przekazana do inwestora, tj. PGW WP w celu jej uwzględnienia na etapie planowania konkretnych inwestycji.

	Gliwickiego – Etap I (pod uwagę wzięto całą długość kanału)		zostać osiągnięte w stosunku do założeń zamierzeń kolejowych PKP PLK S.A.		
127	Załącznik nr 1		Załącznik nr 1, zawierający listę projektów inwestycyjnych przewidzianych do realizacji w ramach Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030 dotyczy modernizacji i odbudowy obiektów infrastruktury hydrotechnicznej (budowle piętrzące takie jak jaz, śluzy żeglugowe), nie mających bezpośredniego związku ani wpływu na obiekty kolejowe. W załączniku nr 1 zaplanowano zadanie „zabudowa regulacyjna koryta rzeki”. „modernizacja Kanału Gliwickiego”. W dokumencie wskazuje się na konieczność poprawy głębokości tranzytowej szlaku żeglugowego i zmiany parametrów mostów. Dokument odwołuje się do Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej i Program Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły, z których mogą wynikać konkretne działania inwestycyjne. Może to mieć wpływ na infrastrukturę kolejowa. W chwili obecnej PKP PLK S.A. prowadzi prace projektowe oraz realizacyjne na wskazanych w załączonej tabeli odcinkach linii kolejowych na których znajdują się elementy kolejowej infrastruktury krzyżującej się z drogami wodnymi. Planowane zakończenie prac wymienionych w tabeli poniżej nastąpi przed rokiem 2028 kiedy to wg KPŻ 2030 mają być wprowadzone nowe regulacje prawne dotyczące dróg wodnych.		Uwaga uwzględniona. Treść uwagi oraz załączona tabela zostanie przekazana do inwestora, tj. PGW WP w celu jej uwzględnienia na etapie planowania konkretnych inwestycji. Zostanie również uwzględniona podczas przygotowywania długoterminowych programów rozwoju DWW i ODW. Dodatkowo należy zauważyć, że kwestie związane z zachowanie parametrów mostów i innej infrastruktury krzyżujących, uwzględnione w KPŻ2030, dotyczą jedynie planowanych zmian w przepisach prawa dot. warunków projektów dróg wodnych. Przygotowywane zmiany przepisów dot. warunków projektowych, w tym prześwitów dla infrastruktury krzyżującej się, nie będą dotyczyć inwestycji już realizowanych. W tym zakresie planuje się wprowadzić regulacje przejściowe.
128	Uwaga ogólna dot. inwestycji i infrastruktury		Korzystając z możliwości wyrażenia opinii w ramach konsultacji społecznych, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wnoszą o ograniczenie ingerencji działań	Działania wynikające z KPŻ 2030 mogą być realizowane w tych samyh lub bliskich lokalizacjach (obecnie z KPŻ 2030 nie wynika konkretny zakres i lokalizacji inwestycji) co: 1. Projekty kolejowe ujęte w dokumencie strategicznym pod nazwą „PKP	Uwaga uwzględniona. Należy zaznaczyć, że treść uwagi zostanie uwzględniona podczas przygotowywania

	krzyżującej się z drogą wodną		określonych w projekcie KPŻ 2030 w istniejącą infrastrukturę kolejową oraz uwzględnienie planów inwestycyjnych dotyczących linii kolejowych.	<p>Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. W zamierzeniach inwestycyjnych Spółki została przedstawiona lista projektów inwestycyjnych proponowanych do realizacji wraz ze wskazaniem priorytetów rozwoju sieci kolejowej w oparciu o kierunki rozwoju określone w krajowych dokumentach strategicznych. Projekty te są na różnym etapie przygotowania. Na etapie przygotowania tych projektów PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. są związane:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych, które określa minimalny prześwit pod mostami ponad aktualnym WWŻ na określonej klasie drogi wodnej. W ramach KPŻ 2030 zakłada się jednak aktualizację WWŻ na drogach wodnych Wisły i Odry. Następstwem realizacji projektów w ramach POIiŚ 2014–2020 oraz indykatywnej listy projektów inwestycyjnych KPŻ 2030 będzie również rewizja klasyfikacji dróg wodnych. • Art. 193 ust. 8 ustawy z dnia 20 lipca 2017 Prawo wodne, który wskazuje, że inwestycje polegające na budowie, przebudowie lub modernizacji urządzeń wodnych, urządzeń komunikacyjnych lub przesyłowych prowadzonych przez śródlądowe drogi wodne, a także roboty regulacyjne i inne, mogące mieć wpływ na śródlądowe drogi wodne, powinny spełniać warunki projektowe określone dla klasy ustalonej dla danej śródlądowej drogi wodnej lub jej odcinka na podstawie przepisów wydanych na podstawie art. 42 ust. 4 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2020 r. poz. 1863) oraz uwzględniać plan lub program rozwoju śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym, o którym mowa w art. 42a tej ustawy. Plany takie obecnie nie istnieją. Zgodnie z KPŻ 2030 Program Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej i Program Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły gotowy ma być jednak dopiero w 2023 r. Dopiero przyjęte dokumenty będą wiążące. Aktualnie program rozwoju pod nazwą „Program Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej do roku 2030, z perspektywą do roku 2060” jest na etapie konsultacji. 2. Pozostałe linie kolejowe, na których inwestycje zakończyły się i nie uwzględniały aspektów wynikających z KPŻ 2030 lub nie są planowane działania inwestycyjne. Na liniach tych mogą być realizowane remonty 	<p>długoterminowych programów rozwoju ODW i DWW.</p> <p>Przedmiotowe projekty zostaną również przekazane do konsultacji publicznych, tym samym będzie możliwość szczegółowego odniesienia się do zakresu interwencji, który zostanie w nich zawarty.</p> <p>W przypadku inwestycji wskazanych w KPŻ2030 podkreślenia wymaga, że dotyczą one istniejącej infrastruktury hydrotechnicznej, w ramach istniejących klas żeglowności szlaku, posiadając ograniczony zakres wpływu na istniejącą oraz planowaną infrastrukturę kolejową. Niemniej załączona przez Wnioskodawcę tabela zostanie przekazana do inwestora, tj. PGW WP w celu jej uwzględnienia na etapie planowania konkretnych inwestycji.</p>
--	-------------------------------	--	--	--	--

				i prace utrzymaniowe, które nie będą powodowały zmian parametrów linii kolejowych oraz obiektów mostowych	
129	Uwaga ogólna dot. inwestycji i infrastruktury krzyżującej się z drogą wodną		Określenie z odpowiednim wyprzedzeniem odpowiedzialności rzeczowej i finansowej za przystosowanie obiektów mostowych do wymagań określonych dla dróg wodnych. Część zadań powinna być ujęta po stronie zarządców infrastruktury drogowej i kolejowej (projekty na wczesnym etapie przygotowania), część po stronie podmiotów realizujących zadania wynikające z KPŻ 2030 i innych dokumentów dedykowanych drogom wodnym jako zadania polegające na usunięciu kolizji.	Realizacja KPŻ 2030, Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej i Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły, Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030 i dokumentów planistycznych dotyczących zakończonych i planowanych inwestycji drogowych i kolejowych w dobie realizacji inwestycji infrastrukturalnych, w tym kolejowych może wiązać się z następującymi ryzykami 1. Będą istniały obiekty mostowe, które zostały w ostatnim czasie przebudowane z uwzględnieniem aktualnych parametrów dróg wodnych (WWŻ i prześwity mostów) i w ciągu najbliższych kilkunastu/kilkudziesięciu lat administratorzy tych obiektów nie będą przewidywać w swoich planach inwestycyjnych kolejnej ingerencji w te obiekty. Będą istniały takie mosty, które aktualnie są projektowane z uwzględnieniem aktualnych parametrów dróg wodnych (WWŻ i prześwity mostów), mogą być wykonane przed pełnym wdrożeniem KPŻ 2030. 2. Będą istniały mosty, na których nie planuje się działań inwestycyjnych, które nie będą spełniały aktualnych i docelowych parametrów dróg wodnych, a administrator mostu w planach inwestycyjnych i finansowych nie uwzględni potrzeby ich przebudowy.	Uwaga uwzględniona. Należy zaznaczyć, że treść uwagi zostanie uwzględniona podczas przygotowywania długoterminowych programów rozwoju - Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły. Przedmiotowe projekty zostaną również przekazane do konsultacji publicznych, tym samym będzie możliwość szczegółowego odniesienia się do zakresu interwencji, który zostanie w nich zawarty. W przypadku inwestycji wskazanych w KPŻ2030 podkreślenia wymaga, że dotyczą one istniejącej infrastruktury hydrotechnicznej, w ramach istniejących klas żeglowności szlaku wodnego, posiadając ograniczony zakres wpływu na istniejącą oraz planowaną infrastrukturę kolejową. Niemniej treść uwagi zostanie przekazana do inwestora, tj. PGW WP w celu jej uwzględnienia na etapie planowania konkretnych inwestycji. Podniesione przez Wnioskodawcę ryzyka będą analizowane na bazie konkretnych założeń inwestycyjnych oraz w procesie przygotowywania zmian prawnych i dokumentów o charakterze strategicznym tak aby wyeliminować i zminimalizować ewentualne koszty finansowe z tytułu realizacji polityki rozwoju żeglugi śródlądowej.
130	Uwaga ogólna dot. inwestycji i infrastruktury krzyżującej się z drogą wodną		Z udostępnionego w ramach konsultacji społecznych projektu KPŻ 2030 wynika, że wiele działań nie posiada dokładnie zdefiniowanego zakresu, może być uzależnione od dopiero opracowywanych Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej i Programu Rozwoju Drogi	W takiej sytuacji wskazane jest zastosowanie rozwiązania o charakterze ogólnym, gwarantującym zabezpieczenie interesów PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Wdrożenie konkretnych działań programu żeglugowego powinno być poprzedzone analizą ich wpływu na infrastrukturę kolejową. Działania te powinny być planowane, projektowane i realizowane zgodnie z zasadą ograniczania ingerencji w	Uwaga uwzględniona. Treść uwagi zostanie uwzględniona podczas przygotowywania długoterminowych programów rozwoju - Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły.

			Wodnej Rzeki Wisły. W przypadku wielu projektów kolejowych również ich szczegółowy zakres nie jest ostatecznie ustalony. Powyższe uniemożliwia formułowanie wniosków dotyczących wzajemnych relacji zamierzeń kolejowych i żeglownych.	infrastrukturę kolejową i z uwzględnieniem planów inwestycyjnych dotyczących infrastruktury kolejowej. Działania programu powinny być uzgadniane na poszczególnych etapach ich przygotowania z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A	
Polski Związek Żeglarski					
131	3.3.1 Turystyka wodna		Pominięto turystykę żeglarską, która bardzo mocno rozwinęła się w ostatnich latach. Wzrasta zainteresowanie spędzaniem czasu wolnego na polskich akwenach (czartery, szkolenia żeglarskie). Dotyczy to zwłaszcza ostatnich dwóch lat związanych z pandemią Covid-19, gdzie WHO uznało żeglarstwo za jedną z bezpieczniejszych form spędzania czasu wolnego, co przełożyło się na zainteresowanie tą formą spędzania urlopu i wakacji w Polsce. Konieczność wsparcia instytucjonalnego przygotowania infrastruktury marin, portów, stacji paliw, punktów poboru nieczystości.	Modernizacja i usprawnienie nawigacyjne dróg wodnych zwiększy zainteresowanie turystyką żeglarską, co wiąże się z rozbudową infrastruktury marin, zwiększeniem miejsc postojowych, zwłaszcza z zadaniem o ochronę środowiska poprzez dostęp do punktów odbioru nieczystości oraz dostęp do stacji paliw.	Uwaga uwzględniona.
132	3.3.1. Turystyka wodna		Współpraca instytucjonalna w zakresie przygotowania i wdrożenia programu związanego z bezpieczeństwem osób przebywających na akwenach wodnych. Wypracowanie rozwiązań legislacyjnych o charakterze systemowym usprawniających szkolenia i egzaminy żeglarskie dotyczące tematyki bezpieczeństwa	Coraz więcej osób spędza czas wolny na akwenach wodnych, niestety nie zawsze respektując przepisy dotyczące bezpieczeństwa czy mając świadomość zagrożeń, które mogą wystąpić. Polski Związek Żeglarski widzi konieczność wdrożenia programu podnoszenia świadomości związanej z bezpieczeństwem. Konieczne jest uwzględnienie w szerszym aspekcie tej problematyki w zakresie egzaminów żeglarskich	Uwaga wyjaśniona. Kwestie związane z podnoszeniem bezpieczeństwem żeglugi na akwenach wodnych będą mogły być realizowane w ramach działań finansowanych Planu promocji żeglugi Śródlądowej (opracowanym rok rocznie przez Radę Żeglugi Śródlądowej na podstawie art. 46 ustawy z dnia 31 lipca 2019 r. o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz.U. 2019 poz. 1901)). W przypadku wypracowania rozwiązań legislacyjnych o charakterze systemowym dot. szkoleń i egzaminów żeglarskich treść uwagi zostanie przekazana do organu odpowiedzialnego za nadzór nad turystyką i sportem.

133	4.2.2.4 Cyfryzacja obsługi podmiotów rynku żeglugowego	Istotnym elementem realizacji celu powinna być reforma obsługi administracyjnej podmiotów działających na rynku żeglugowym. Digitalizacja dotychczasowych analogowo prowadzonych procesów administracyjnych – wydawanie dokumentów...	Wypracowanie rozwiązań legislacyjnych o charakterze systemowym usprawniających proces wydawania patentów żeglarskich w oparciu o cyfryzację całego procesu.	Polski Związek Żeglarski wystawia patenty żeglarskie po egzaminach przeprowadzonych przez wszystkie podmioty egzaminacyjne. Zgodnie z obowiązującymi przepisami ma na to 30 dni. Często, zwłaszcza w sezonie żeglarskim trudno jest sprostać temu przepisowi. Cyfryzacja procesu wystawiania patentów i weryfikacji egzaminatorów, zdecydowanie usprawniłaby cały proces, ale również wprowadziłaby korzyści ekonomiczne (oszczędność papieru, kosztów przesyłek, archiwizacji dokumentów, itp.).	Uwaga wyjaśniona. Przedmiotowa propozycja zostanie przekazana do organu odpowiedzialnego za nadzór nad turystką i sportem w celu wypracowania ewentualnych rozwiązań.
134	4.3.2.3 Działania edukacyjne, informacyjne i promocyjne	Działania edukacyjne i promocyjne są ukierunkowane na podniesienie świadomości społecznej w zakresie żeglugi śródlądowej jako elementu kompleksowej gospodarki wodnej i polityki transportowej.	Uwzględnienie w działaniach edukacyjnych, informacyjnych i promocyjnych turystyki żeglarskiej.	Liczne i coraz lepiej przygotowane akweny wodne, np. Zalew Wiślany – dostępność poprzez budowany przekop, jeziora mazurskie – modernizacja kanałów i kolejnych śluz podnoszą atrakcyjność, a tym samym zainteresowanie turystów nie tylko z Polski. To napędza rozwój infrastruktury, poszczególnych regionów i turystyki żeglarskiej. Informacja i promocja tej działalności wpłynie na jeszcze większe zainteresowanie turystyką żeglarską w Polsce.	Uwaga nieuwzględniona. Turystyka żeglarska jest elementem sektora transportu wodnego śródlądowego, dlatego zadania edukacyjne i promocyjne w zakresie zwiększania zainteresowania turystyką żeglarską w Polsce będą realizowane przez Plan promocji żeglugi śródlądowej (opracowanym co roku przez Radę Żeglugi Śródlądowej na podstawie art. 46 ustawy z dnia 31 lipca 2019 r. o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz.U. 2019 poz. 1901)).
Starostwo Powiatowe w Nowym Dworze Gdańskim					
135	Str. 32 pkt. 4.2.	Cele szczegółowe i zakres interwencji	Zakres interwencji KPŻ2030 odnosi się do polskich odcinków międzynarodowych dróg wodnych wskazanych w Porozumieniu AGN, tj.: - E30 – ODW, odcinek od Gliwic do portów morskich Szczecin i Świnoujście, - E40 – DWW na odcinku Gdańsk-Toruń, - E70 – połączenie Odra-Wiśła oraz połączenie Wiśła-Zalew Wiślany.	Wnioskujemy, aby uwzględnić w projekcie dokumentu priorytet, działanie w zakresie poprawy warunków żeglugowych i nawigacyjnych na rzece Nogat, co umożliwi likwidację tzw. „wąskiego gardła”. Zadanie niezbędne do wykonania to przebudowa mostu drogowego w Kępkach (zwiększenie prześwitu (obecnie 3,8 m docelowo 5,25 m).	Uwaga nieuwzględniona. Kwestia przebudowy mostu drogowego nie jest we właściwości ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej. W odniesieniu do zapewnienia wymaganej wielkości prześwitów pod infrastrukturą krzyżującą się, w ramach KPŻ2030 przewiduje się wdrożenie regulacji prawnych pozwalających administracji żeglugowej na uzgadnianie planowanych i realizowanych inwestycji, które mają wpływ na ten parametr.

					Dodatkowo należy zauważyć, że inwestycje wskazane w KPŻ2030 przygotowywane są pod perspektywę finansową 2021-2027. Tym samym priorytetem w tym zakresie jest dokończenie projektów na Odrze, współfinansowanych w ramach perspektywy 2014-2020.
Stowarzyszenie Ekologiczne Eko-Unia					
136	Uwaga ogólna		Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030 powinien być konsultowany razem z Prognozą w ramach Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko 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 (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2373 wraz z póź. zm.). Po sporządzeniu Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko konsultacje społeczne powinny zostać ponowione.	W ramach konsultacji został przedstawiony dokument, który nie zawiera rozdziału dotyczącego SOOŚ, w dokumencie tym mogą więc zajść zmiany w trakcie przeprowadzenia procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Postępowanie dotyczące przygotowania dokumentacji, w tym projektu prognozy oddziaływania na środowisko, na potrzeby przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030 zostało ogłoszone na stronie Urzędu Zamówień Publicznych w dniu 29.10.2021 (godzina publikacji 14:59): https://miniportal.uzp.gov.pl/Postepowania/f11a86f8-5e11-4000-81fb-1256fba95fb1	Uwaga uwzględniona. Konsultacje publiczne projektu KPŻ2030 prowadzone są na podstawie art. 19a ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. <i>o zasadach prowadzenia polityki rozwoju</i> (Dz. U. z 2021 r. poz. 1057). Równoległe do powyższego procesu prowadzone było postępowanie w celu wyłonienia wykonawcy, który wesprze MI w przeprowadzeniu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu KPŻ2030. Rozdział dotyczący wpływu KPŻ2030 na środowisko zostanie uzupełniony – zgodnie z informacją zamieszczoną w dokumencie – po przeprowadzeniu SOOŚ. Na etapie SOOŚ zostaną przeprowadzone konsultacje publiczne projektu w trybie ustawy z dnia 3 października 2008 r. <i>o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko</i> (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2373 wraz z póź. zm.). Wówczas do konsultacji publicznych przekazany zostanie projekt Programu z uzupełnionym rozdziałem dot. oddziaływania Programu na środowisko.
137	KPŻ 2030, rozdział 2.3	Odniesienie do Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku	W prognozie Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku wskazano: przy projektowaniu rozwiązań dla transportu śródlądowego zalecane jest ich	W Krajowym Programie Żeglugowym 2030 brakuje w tym momencie odniesienia się do kwestii w środowiskowych. W obecnej sytuacji dokument powinien być wyłączony z konsultacji.	Uwaga uwzględniona. Konsultacje publiczne projektu KPŻ2030 prowadzone są na podstawie art. 19a ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. <i>o zasadach prowadzenia</i>

			<p>skonfrontowanie z Wytycznymi w sprawie transportu śródlądowego i sieci Natura 2000, Zrównoważony rozwój śródlądowych dróg wodnych i zarządzanie nimi w kontekście dyrektywy ptasiej i siedliskowej UE (Komisja Europejska, 2012 r.). Wskazane jest uzupełnić informację</p>		<p><i>polityki rozwoju</i> (Dz. U. z 2021 r. poz. 1057). Równoległe do powyższego procesu prowadzone było postępowanie w celu wyłonienia wykonawcy, który wesprze MI w przeprowadzeniu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu KPŻ2030.</p> <p>Rozdział dotyczący wpływu KPŻ2030 na środowisko zostanie uzupełniony – zgodnie z informacją zamieszczoną w dokumencie – po przeprowadzeniu SOOŚ.</p> <p>Na etapie SOOŚ zostaną przeprowadzone konsultacje publiczne projektu w trybie ustawy z dnia 3 października 2008 r. <i>o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko</i> (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2373 wraz z póź. zm.). Wówczas do konsultacji publicznych przekazany zostanie projekt Programu z uzupełnionym rozdziałem dot. oddziaływania Programu na środowisko.</p>
138	KPŻ 2030, rozdział 3.1.2	Dotyczy zasobów wodnych	Rozdział powinien zostać zmieniony w kwestii priorytetów, biorąc pod uwagę odnotowane niedobory zasobów wodnych	<p>„W nadchodzących latach należy liczyć się z częstszym występowaniem zarówno suszy, jak i wysokiej wody – mających negatywny wpływ m.in. na żeglugę śródlądową.” W obecnej sytuacji w jakiej się znajdujemy – niskie zasoby wodne, postępujące zmiany klimatyczne, nie jest możliwe by skala żeglugi śródlądowej jaka jest obecnie zakładana w Krajowym Programie Żeglugowym 2030, była możliwa do zrealizowania. Należy przy tym pamiętać, że wśród czynności koniecznych dla realizacji celów żeglugowych, jest regulacja rzek zwiększająca ryzyko powodzi. Działania te są więc sprzeczne z ochroną przeciwpowodziową. Powinno to zostać wyraźnie zaznaczone. Żegluga w kontekście oceny zasobów wodnych powinna być na końcu listy priorytetów.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>W treści KPŻ2030 zostanie szczegółowo omówiony wpływ zmian klimatu na żeglugę śródlądową wraz z propozycją ewentualnych działań mitygujących, uwzględniających rozwiązania zgodne z prawem środowiskowym.</p> <p>Dodatkowo wskazujemy, że KPŻ2030 jako plan transportowych dla żeglugi śródlądowej nie obejmuje swym zakresem kwestii związanych z gospodarką wodną. Zakres inwestycji KPŻ2030 dotyczy jedynie odcinków dróg wodnych wykorzystywanych transportowo.</p>
139	KPŻ 2030, rozdział 3.1.2	Zagadnienia dotyczące zasobów wodnych	W Programie powinno zostać zamieszczone rozpoznanie potrzeb społeczeństwa w kwestii transportu	W treści Programu nie zostało przedstawione rozpoznanie potrzeb społecznych odnośnie transportu śródlądowego, brak jest analizy porównawczej korzyści społecznych	Uwaga uwzględniona.

			<p>śródlądowego – należy przedstawić analizy ukazujące potrzeby odnośnie transportu turystycznego, pasażerskiego, jak również towarowego. Ponadto powinny zostać przedstawione informacje o tym jak planowane jest dostosowanie wyżej wymienionych typów żeglugi do postępujących zmian klimatycznych i ich wpływu na zasoby wodne.</p>	<p>między rozwojem transportu śródlądowego a innych typów transportu.</p> <p>Na kwestię zmian klimatycznych i konsekwencji z nich płynących dla żeglugi, zwracana jest niewielka uwaga. W obecnych czasach, gdzie następują wyraźne zmiany w warunkach wodnych, uwzględnienie tych kwestii jest niezbędne. Należy wziąć w tym pod uwagę potrzeby wodne innych działów gospodarki. Należy przeanalizować sytuacje w których zasoby wodne zmniejszą się i rozważyć działania pozwalające dostosować się do takich zmian.</p>	<p>Rozdział dotyczący diagnozy zostanie uzupełniony o kwestie społeczne.</p> <p>W treści KPŻ2030 zostanie szczegółowy omówiony wpływ zmian klimatu na żeglugę śródlądową wraz z propozycją ewentualnych działań mitygujących, uwzględniających rozwiązania zgodne z prawem środowiskowym.</p>
140	KPŻ 2030, rozdział 4	<p>Celem KPŻ2030 jest przywrócenie warunków dla niezawodnego i efektywnego transportu wodnego śródlądowego na głównych śródlądowych drogach wodnych w Polsce.</p>	<p>Niniejszy cel powinien zostać poddany korekcie. Nie jest on realny do wykonania między innymi ze względu na przewidywane zmiany klimatyczne.</p>	<p>Plany żeglugi śródlądowej należy dostosować do dostępnych zasobów wodnych, a także uwzględnić w nich przewidywane zmiany klimatu</p> <p>Działaniem niezbędnym jest zaprezentowanie analiz dotyczących dostosowania transportu wodnego do tych wyzwań. Analizy te powinny mieć wymiar kilkudziesięcioletni.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Cel główny zostanie przeredagowany, tak aby precyzyjniej oddawał założenia KPŻ2030. Redakcja brzmienia celu głównego nie wpłynie na cele szczegółowe Programu.</p> <p>Dodatkowo okres obowiązywania KPŻ2030, zgodnie z przepisami ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, musi być zgodny z okresem obowiązywania średniookresowej strategii rozwoju kraju (Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju) tj. do 2030 r.</p>
141	KPŻ 2030, rozdz 4.2.2.1 str. 35	<p>“Również na dolnej Wiśle analizy potwierdziły uzasadnienie dla rozwoju portów w miejscowościach wskazanych w AGN, tj. Warszawa, Bydgoszcz, Gdańsk. Miejsca lokalizacji dodatkowych terminali, o największym potencjale przeładunkowym to Płock, Włocławek,</p>	<p>Przytoczone zdanie powinno zostać usunięte ze względu na brak zgodności z dokumentem “Analiza sektora transportu wodnego śródlądowego w zakresie wynikającym z modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Drogi Wodnej rzeki Wisły”.</p>	<p>W treści dokumentu znajdujemy informacje przeciwne:</p> <p>“Z analizy kosztów i korzyści wykonanej na potrzeby niniejszego opracowania, wynika iż w ramach ODW i DWW wstępnie rekomenduje się do realizacji wariant W1, pomimo faktu, iż w obu analizach przeprowadzona analiza ekonomiczna dowodzi, iż realizacja projektu jest niekorzystna z punktu widzenia społeczeństwa. Przeniesienie transportu ładunków towarowych z dróg i kolei do transportu wodnego śródlądowego doprowadzi do uzyskania wzrostu kosztów ekonomicznych dla społeczeństwa. Wzrost ten będzie na tyle znaczący, że przewyższy potencjalnie korzyści ekonomiczne tj. oszczędności z tytułu redukcji niekorzystnych skutków transportu dla środowiska (tj. zmniejszenia hałasu i zmian klimatu), zmniejszenia kosztów wypadków i zmniejszenia kongestii.”(...) W ramach wykonanej analizy kosztów i korzyści dla DWW wykazano, iż warianty W1, W2 są nieefektywne ekonomicznie (ENPV<0, ERR<stopy dyskonta</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Dokument pn. „Analiza transportowa sektora transportu wodnego” dotyczy innego zakresu inwestycji niż wskazany w KPŻ2030.</p> <p>Ponadto analiza transportowa jest opracowaniem technicznym i wyraża ekspercką opinię Wykonawcy, a jej wyniki nie są jedynym źródłem, w oparciu o które podejmowane są konkretne decyzje i kształtowana jest polityka rozwoju sektora żeglugi śródlądowej.</p> <p>Analiza Kosztów i Korzyści wykonana w ramach projektu „Transport wodny śródlądowy w Polsce – Odrzańska Droga Wodna” (na zlecenie Komisji Europejskiej) wykazała następujące wyniki analizy ekonomicznej: ENPV – 443671 tys. euro; ERR –</p>

		Chełmno, Korzeniowo i Tczew.”		równej 5%, B/C<1) co pozwala wnioskować, iż realizacja projektu jest nieopłacalna ekonomicznie a zatem nie jest rekomendowana dla społeczeństwa. Nieefektywność ekonomiczna projektu oznacza również, że wszystkie koszty ekonomiczne związane z realizacją projektu przewyższają potencjalne korzyści ekonomiczne, które wygeneruje projekt.”	5,0%; B/C – 1,1. Z kolei „Studium wykonalności” wykonane na zlecenie Zarządu Portu Morskiego Gdańsk wykazała następujące wyniki analizy ekonomicznej: ENPV – 70060164 tys. euro; ERR – 12,31%; B/C – 2,81. Natomiast uzasadnienie dla portów oparte jest o wyniki analiz popytowych wskazanych w treści KPŻ2030.
142	4.4. Wizja rozwoju sektora transportu wodnego śródlądowego o do 2030 r. str. 48	”ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko – wskazane projekty inwestycyjne dotyczą modernizacji istniejącej infrastruktury - celem jest budowa infrastruktury odpornej na zmiany klimatu z uwzględnieniem celów środowiskowych”	Zalecamy usunięcie tego stwierdzenia – nie ma ono pokrycia z rzeczywistością	Obecne dane naukowe wskazują, że regulacja rzek jest działaniem doprowadzającym do negatywnych, często nieodwracalnych zmian w środowisku. Nie ma więc dowodów aby prace regulacyjne miały poprawić stan środowiska, takie działania mają wpływy ściśle negatywne, także zacytowane zdanie nie ma potwierdzenia w faktach,	Uwaga nieuwzględniona. Celem tego stwierdzenia jest porównanie kosztów środowiskowych pomiędzy budową nowej infrastruktury hydrotechnicznej, a rewitalizacją istniejącej. W KPŻ2030 zakres inwestycji odnosi się tylko do odcinków dróg wodnych wykorzystywanych transportowo tj. takich które posiadają już zabudowę regulacyjną lub będących już odcinkami skanalizowanymi (zabudowanymi stopniami wodnymi). Z punktu widzenia celów środowiskowych nie ma wątpliwości, że w celu utrzymania możliwości transportowych dróg wodnych, w tym służących ochronie przeciwpowodziowej, rewitalizacja istniejącej infrastruktury ma mniejszy wpływ na środowisko niż budowa nowej infrastruktury. Niemniej jednak zostanie dokonana dodatkowa analiza zapisów KPŻ2030 w celu ewentualnego uwzględnienia bardziej precyzyjnych zapisów.
143	Załącznik nr 1. Indykatoryna lista projektów inwestycyjnych do realizacji w ramach	Pilotażowe wdrożenie RIS Dolnej Wisły	Sugestią jest usunięcie tego działania.	Koszt wprowadzenia RIS to 54 mln zł. W OSR przedstawione przychodzi wynoszą 0.59 mln. Wskazuje to, że takie działanie nie ma uzasadnienia ekonomicznego.	Uwaga nieuwzględniona. RIS jest systemem, którego jednym z celów strategicznych jest poprawa bezpieczeństwa żeglugi. W tym kontekście niezasadna jest monetyzacja przychodów płynących z poprawy bezpieczeństwa. Dodatkowo należy wskazać, że poziom przychodów został określony dla jednego roku. Pierwsze

	Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030,				przychody przewiduje się w 10 roku od momentu, w którym Program zacznie mieć wpływ na sektor finansów publicznych. Zgodnie z wymaganiami formularza OSR wpływ ten określa się z perspektywą 10 lat. Co ważne, rzeczywiste przychody będą generowane również w kolejnych latach, po zakończeniu okresu przewidywanego przez OSR (10 lat).
Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP Oddział w Bydgoszczy					
144	4.1	Cel główny: przywrócenie niezawodnego i efektywnego transportu śródlądowego ;średni dla Wisty/E-40 i E-70/ i silny dla Odry/E-30/	Cel słuszny – jednak na podstawie planowanych zamierzeń inwestycyjno – modernizacyjnych oraz zabezpieczonych środków finansowych jest nierealny.	<p>Brak w programie konkretnych i szczegółowych zamierzeń inwestycyjnych dla zapewnienia realizacji przyjętej Konwencji AGN.</p> <p>W okresie do 2030 np. na dolnej Wiśle w celu uzyskania parametrów dla drugiej klasy drogi wodnej należy zaplanować wybudowanie przynajmniej dwóch stopni wodnych poniżej Włocławka tj. Siarzewo oraz Chełmno po opracowaniu analizy nawigacyjnej. Ponadto odbudowa odpowiednio zaplanowanej ilości infrastruktury liniowej /ostrogi i opaski/.</p> <p>Poniżej nasze Wnioski związane z realizacją AGN;Realizacja programu AGN gwarantem rewitalizacji żeglugi śródlądowej w Polsce.</p> <p>Wstęp</p> <p>Woda to jeden z podstawowych czynników rozwoju gospodarczego. Rzeki stanowią w znacznej mierze podstawowe źródło wody do wykorzystania gospodarczego. Rzeki pozwalają utrzymać odpowiedni poziom wód gruntowych niezbędny do nawadniania pól uprawnych, są źródłem wody pitnej, wykorzystywane są dla potrzeb komunalnych, produkcji ekologicznej energii wodnej , bardzo ekologicznej żeglugi śródlądowej i rekreacji. Unia Europejska posiada dobrze zagospodarowany potencjał wody w postaci ok. 37 000 km śródlądowych dróg wodnych, które obejmują m.in. takie rzeki i kanały jak: Ren, Wessera, Mozela, Sekwana, Mittelland Kanał, Dortmund – Ems Kanał itp. W Polsce długość zdewastowanych nie przydatnych dla żeglugi śródlądowej dróg wodnych wynosi c-a 3659 km w tym 2413</p>	<p>Uwaga wyjaśniona.</p> <p>Cel główny Programu zostanie przeredagowany (bez wpływu na cele szczegółowe) tak by precyzyjniej oddawał założenia KPŻ2030. Redakcja brzożenia celu głównego nie wpłynie na cele szczegółowe Programu.</p> <p>Prognozowanie rezultatów wynika z treści Programu, które zostaną uszczegółowione zgodnie z wcześniejszymi uwagami.</p> <p>Należy podkreślić, że w ramach KPŻ2030 nie przewiduje się budowy stopni wodnych, a jedynie rewitalizację istniejących elementów. W przypadku inwestycji liniowych wskazanych w KPŻ2030 – ich celem jest rewitalizacja istniejącej zabudowy regulacyjnej umożliwiającą m.in. efektywną pracę lodołamaczy.</p>

				<p>km rzek zaliczonych do żeglownych /Wisła, Odra, Noteć, Warta, Brda, itp./, 644 km skanalizowanych odcinków rzek, 340 km kanałów i c-a 259 km jezior żeglownych. Ukształtowana przed laty przed 1939r. w drodze różnych zabiegów hydrotechnicznych sieć dróg wodnych w Polsce nie spełnia obecnie podstawowych wymogów – parametrów do wykorzystania gospodarczego. Marnowanie 42 000 000 000 m³ wody rocznie, stepowanie Polski, zagrożenia powodziowe oraz degradowanie potencjału transportowego, turystycznego i energetycznego stanowią przesłanki do podjęcia zdecydowanych, radykalnych decyzji w zakresie inwestycji na Wiśle, Odrze itp.</p> <p>Ratyfikacja porozumienia AGN w sprawie śródlądowych dróg wodnych w Polsce o znaczeniu międzynarodowym przez Prezydenta RP Andrzeja Duda w dniu 6.03. br. zobowiązuje do zapewnienia dla wymienionych w porozumieniu naszych dróg wodnych zapewnienie co najmniej IV klasy żeglowności.</p> <p>Kierunki krajowe polityki w zakresie spełnienia wymagań określonych w AGN zostały określone w dokumencie przyjętym przez Radę Ministrów pn. „Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016 – 2020 z perspektywą do roku 2030”. Zakłada się, że głównym celem będzie odbudowa i zmodernizowanie dróg wodnych spełniających wymogi infrastruktury transportu wodnego śródlądowego do sieci TEN-T.</p> <p>Stan Żeglugi Śródlądowej w Polsce.</p> <p>Żegluga śródlądowa stanowi istotne ogniwo w systemie transportowym.</p> <p>Zalety tego rodzaju transportu wysoko oceniane są w krajach Europy Zachodniej gdzie udział żeglugi Śródlądowej w rynku transportowym wynosi ok. 8%, najwyższy poziom osiągając w Holandii: 48,9%, Niemcy: 16,6%, Austrii: 5,6%, mierzony udziałem w pracy przewozowej transportu lądowego. Również w niektórych krajach Europy Środkowo-Wschodniej osiąga: na Węgrzech: 6,1% i w Czechach: 4,7%.</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>Tak wysoki poziom udziału żeglugi śródlądowej w przewozach towarowych wynika z szeregu czynników, do których zaliczyć można: dobry stan dróg wodnych, wysoka ocena transportu wodnego pod względem ekologicznym, wykorzystanie naturalnych szlaków transportowych, pozwalające na oszczędne gospodarowanie gruntami koniecznymi przy budowie autostrad i dróg oraz szlaków kolejowych, korzystanie z żeglugi śródlądowej przy transporcie towarów masowych, ponadgabarytowych i co najmniej niskie jednostkowe koszty transportu. Na tym tle zaangażowania żeglugi śródlądowej w pracy przewozowej w Polsce nie można ocenić wysoko, jej 0,3% udział w przewozach ogółem lokuje polską żeglugę śródlądową wśród krajów o najniższym wykorzystaniu tego rodzaju transportu. Przyczyny tego zupełnie odmiennego stanu należy upatrywać w niemal zupełnym braku infrastruktury żeglugi śródlądowej. Obecnie tylko 5% długości polskich dróg wodnych spełnia kryteria stawiane drogom wodnym IV i V klasy.</p> <p>Istnieje w Polsce około 100 km dróg wodnych klasy IV, podczas gdy w Europie sieć dróg wodnych w tej klasie ma ponad 10 tys. km długości. Dla porównania, odsetek dróg wodnych IV i V klasy wobec reszty sieci dróg wodnych wynosi we Francji: 29%, w Belgii: 55%, w Holandii: 50%, w Niemczech: 70%. Jest to od 6 do 14-krotnie więcej niż w Polsce. Średnio w krajach Unii Europejskiej transportem śródlądowym przewozi się 7,1% ogółu towarów, a więc 14-krotnie więcej niż w Polsce.</p> <p>Wraz z transportem kolejowym oraz transportem morskim bliskiego zasięgu, żegluga śródlądowa może przyczynić się do zrównoważenia systemu transportowego, zgodnie z zaleceniami Białej Księgi. W kontekście liberalizacji rynku żeglugi śródlądowej Komisja Europejska działa na rzecz wspierania oraz wzmacniania konkurencyjności żeglugi śródlądowej, w szczególności poprzez poprawę stanu integracji z multimodalnymi łańcuchami dostaw.</p> <p>Żegluga śródlądowa ma najlepsze wskaźniki w odniesieniu do kosztów zewnętrznych, w szczególności jeśli chodzi o zanieczyszczenie środowiska i bezpieczeństwo (2 i 1/2 krotnie lepsze niż transport drogowy).</p> <p>Wzrost przewozów żeglugą śródlądową może doprowadzić do znacznej redukcji kosztów transportu. Dostępność tanich</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>usług w zakresie żeglugi śródlądowej wydaje się stanowić poważny czynnik, wpływający na decyzje dotyczące lokalizacji inwestycji przemysłowych w Europie.</p> <p>Europejska infrastruktura dróg wodnych charakteryzuje się ogromnym potencjałem w zakresie zdolności przewozowych. Nasilenie wodnego ruchu transportowego zwykle nie jest tak bardzo uzależnione od inwestycji publicznych czy dostępności terenów pod infrastrukturę, jak ma to miejsce w przypadku innych form transportu. Co więcej, żegluga śródlądowa jest jedną z najbezpieczniejszych form transportu. Roczna liczba wypadków śmiertelnych w Holandii, która charakteryzuje się największym natężeniem ruchu towarowego realizowanego w ramach wodnych dróg śródlądowych w Europie, jest bliska zeru.</p> <p>Żegluga śródlądowa stanowi także najbardziej przyjazną dla środowiska formę transportu naziemnego, której łączne zewnętrzne koszty szacuje się obecnie na 10 euro za 1000 tonokilometrów (dla porównania: 35 euro w przypadku transportu drogowego, 15 euro w przypadku transportu kolejowego).</p> <p>Charakterystyka infrastruktury dróg wodnych w Polsce</p> <p>W Polsce warunki hydrograficzne dla rozwoju transportu wodnego śródlądowego są zbliżone do wielu dróg Europy Zachodniej. Jednak w procesie rozwoju dróg wodnych popełniono wiele błędów, które spowodowały, że warunki nawigacyjne nie odpowiadają potrzebom nowoczesnej żeglugi. Obecna sieć dróg wodnych została ukształtowana przez naturalny układ rzek oraz połączeń kanałowych, budowanych głównie w XVIII i XIX w. Krajowa sieć dróg wodnych obejmuje około 4 tys. dróg żeglownych.</p> <p>Najpoważniejszą wadą polskich dróg wodnych jest zróżnicowanie parametrów na poszczególnych odcinkach. Śródlądowe drogi wodne nie tworzą jednolitego systemu komunikacyjnego, lecz stanowią zbiór odrębnych i różnych jakościowo szlaków żeglugowych. Około 5% długości dróg eksploatowanych w Polsce odpowiada parametrom klasy IV i V. Podstawowym utrudnieniem dla żeglugi są występujące na wielu odcinkach zbyt małe i</p>	
--	--	--	--	--	--

zróżnicowane głębokości minimalne oraz znaczne wahania długości okresu nawigacyjnego. Na środkowej Odrze, Warcie, drodze wodnej Wisła-Odra oraz dolnej Wiśle głębokości te często spadają poniżej jednego metra.



Konwencja AGN

W przyjętej przez Prezydenta RP ONZ-etowskiej Konwencji AGN ujęte są trzy międzynarodowe drogi wodne przebiegające przez terytorium Polski:

1. E-30, łączy Morze Bałtyckie z Dunajem w Bratysławie, obejmując na terenie Polski rzekę Odrę od Świnoujścia do Koźła i dalej budowę Kanału do granicy z Czechami,
2. E-40, łączy Morze Bałtyckie w Gdańsku z Dnieprem w rejonie Czarnobyla i dalej przez Kijów, Nową Kachówkę i Chersoń z Morzem Czarnym, obejmując na terenie Polski rzekę Wisłę od Gdańska do Warszawy, rzekę Narew oraz rzekę Bug do Brześcia,
3. E-70, łączy Holandię z Rosją i Litwą, a na terenie Polski obejmuje Odrę od ujścia kanału Odra – Hawela do ujścia Warty w Kostrzynie, drogę wodną Wisła – Odra oraz od Bydgoszczy dolną Wisłę i Szarpawą oraz Zalewem Wiślanym.



Wnioski inwestycyjne w zakresie realizacji AGN

Zainwestowane w drogę wodną środki służyć będą nie tylko żegludze ale także innym funkcjom gospodarczym: zabezpieczenie przeciwpowodziowe, funkcje przemysłowe, komunalne, rolnicze i leśne, produkcja energii elektrycznej, funkcję rekreacyjno – sportową oraz społeczną. Na Odrzańskiej drodze wodnej przewozy śródlądowe w perspektywie długoterminowej winny wzrosnąć do c-a 25 mln ton. Na Wiśle już po pierwszym etapie modernizacji dolnego odcinka rzeki Wisły do Warszawy przewozy w relacji z portami mogą wynosić ok. 8 mln ton.

Szacunkowe koszty budowy i modernizacji wybranych polskich śródlądowych dróg wodnych w zakresie przystosowującym je do parametrów szlaków żeglownych o znaczeniu międzynarodowym wynoszą:

- Odrzańska droga wodna wraz z Kanałem Gliwickim i połączeniem Odra – Dunaj – 16,5 do 22,6 mld zł,
- Wisła od Gdańska do Warszawy – c-a 31 mld zł,
- Kanał Śląski – ok.11 mld zł,
- Droga wodna Warszawa – Brześć – od 8,1 – 25,5 mld zł.

Poniżej proponowane etapy modernizacji i rozbudowy do przyjęcia przez Radę Ministrów RP w drodze spec ustawy podobnej do autostrad:

1. E-40: Gdańsk – Morze Czarne.

				<ul style="list-style-type: none"> - Rzeka Wisła: - Dolna Wisła – w pierwszym etapie regulacja poprzez budowę stopnia poniżej Włocławka w Sarzewie koło Ciechocinka , następnie budowa kolejnych stopni wodnych w dół rzeki Wisły do Gdańska - Środkowa Wisła- w drugim etapie budowa kolejnych stopni wodnych na odcinku z Płocka do Dębłina. Budowa kanału łączącego Wisłę z drogami wodnymi Białorusi i Ukrainy na odcinku Dęblin – Terespol /Brześć długości c-a 157 km. - Górna Wisła w trzecim etapie na odcinku z Dębłina do Krakowa poprzez zabudowę kolejnych stopni wodnych . <p>2. E-70: Antwerpia – Kaliningrad – Wisła – Odra.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rzeka Warta na odcinku Kostrzyn – Poznań regulacja poprzez budowę kolejnych stopni wodnych typu jak wyżej. - Budowa kanału na odcinku Wronki –rejon poniżej stopnia Włocławka. <p>3. E-30: Świnoujście/Szczecin – Dunaj.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rzeka Odra na odcinku Szczecin – Malczyce regulacja poprzez budowę kolejnych stopni wodnych typu jak wyżej. - Budowa kanału na odcinku Koźle – Łaba – Dunaj. <p>4. Kanał Śląski łączący Odrę Górną z Wisłą Górną.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Budowa kanału na odcinku Gliwice- rejon Krakowa- Oświęcim. <p>Podsumowanie</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>Wskazane powyżej działania inwestycyjne związane z modernizacją dróg wodnych spowodują :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Wzrost udziału żeglugi śródlądowej w rynku usług transportowych. Transport wodny śródlądowy generuje najniższe koszty zewnętrzne i jest najbardziej proekologiczny spośród wszystkich gałęzi transportu. -Znaczny wzrost konkurencyjności portów morskich ujścia Odry i Wisły , które posiadać będą żeglugę śródlądową jako gałąź zaplecza . -Poprawę warunków funkcjonowania żeglugi pasażerskiej oraz turystyczno – rekreacyjnej. -Produkcję energii elektrycznej z wykorzystaniem elektrowni wodnych. -Poprawę bezpieczeństwa powodziowego- tylko w latach 1997 – 2010 łączne koszty powodzi wyniosły ponad 43 mld zł. -Aktywizację gospodarczą obszarów usytuowanych wzdłuż głównych szlaków wodnych. 	
145	4.3.1 i 4.4	Prognoza przewozu ładunków i wizja rozwoju transportu wodnego śródlądowego do 2030r.	Brak zabezpieczenia środków finansowych na modernizację i utrzymanie dróg wodnych w szczególności na dolnej Wiśle powoduje dalszą degradację oraz obniżenie poziomu przewozów.	Uzasadnianie jak w punkcie 1.	<p>Uwaga przyjęta.</p> <p>W ramach szacowanej alokacji w perspektywie 2021-2027 priorytetem jest dokończenie projektów na Odrze, współfinansowanych w perspektywie 2014-2020. Jednakże jednym z obszarów realizacji działań wskazanych w KPŻ2030 będzie również poszukiwanie dodatkowych źródeł finansowania na inwestycje wskazane na liście rezerwowej.</p>
Stowarzyszenie Przyjaciół Gminy Zabór					
146	4.3.2.3 Działania edukacyjne, informacyjne i promocyjne str. 45		Wnioskujemy o bezzwłoczne wdrożenie projektu edukacyjnego skierowanego do szkół podstawowych z gmin nadodrzańskich na terytorium Polski i Czech, którego celem miałyby być wzrost świadomości lokalnych społeczności w temacie rzeki w jej wielu aspektach – społecznym, historycznym, gospodarczym, ze szczególnym naciskiem na tematy związane z żeglugą śródlądową. Działania edukacyjne opisane w projekcie wydają się być	Uważamy, że szersze potraktowanie tematu edukacji i trafienie z nią „pod strzechy” większości mieszkańców gmin nadodrzańskich, poprzez działania projektowe realizowane w szkołach podstawowych na każdym etapie kształcenia, byłyby skuteczniejsze i zwiększyłyby poparcie i zrozumienie społeczeństwa dla działań mających na celu rozwój żeglugi	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Zapisy dotyczące grup docelowych w rozdziale w rozdziale 4.3.2.3. zostaną uzupełnione o nadrzeczne społeczności lokalne, podkreślona zostanie konieczność komunikacji z lokalnymi społecznościami nadrzeczными (ODW, Dolna Wisła).</p> <p>Należy podkreślić, że zadania edukacyjne, również w zakresie zwiększania świadomości dotyczącej zalet wynikających z rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce są realizowane przez Plan</p>

			<p>mocno ograniczone, skierowane tylko do starszych dzieci i nakierowane są na promocję szkolnictwa zawodowego w profesjach związanych z żeglugą i jej obsługą. śródlądowej i transportu rzeczno.</p>		<p>promocji żeglugi śródlądowej (opracowanym co roku przez Radę Żeglugi Śródlądowej na podstawie art. 46 ustawy z dnia 31 lipca 2019 r. o <i>wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym</i> (Dz.U. 2019 poz. 1901)).</p>
147	4.3.3.1. Droga wodna odporna na zmiany klimatu, str. 53	<p>W odniesieniu do części dróg wodnych, np. ODW, ustabilizowanie warunków żeglugowych możliwe jest do uzyskania za pomocą niskich jazów piętrzących wodę w korycie. Zadanie to stanowi zarazem działanie na rzecz adaptacji do zmian klimatu – wpływa bowiem na zwiększenie retencji wód powierzchniowych i odbudowę zasobów wód gruntowych, a także wspiera funkcjonowanie ekosystemów lądowych i mokradeł w dolinie rzecznej.</p>	<p>W odniesieniu do części dróg wodnych, np. ODW, ustabilizowanie warunków żeglugowych <u>oraz poprawa bezpieczeństwa powodziowego i zwiększenie retencji</u> możliwe jest do uzyskania za pomocą niskich jazów piętrzących wodę w korycie <u>oraz uruchomienia suchych i mokrych polderów zalewowych</u>. Zadanie to stanowi zarazem działanie na rzecz adaptacji do zmian klimatu – wpływa bowiem na zwiększenie retencji wód powierzchniowych i odbudowę zasobów wód gruntowych, a także wspiera funkcjonowanie ekosystemów lądowych i mokradeł w dolinie rzecznej.</p>	<p>Uruchomienie polderów istotnie wpłynie na poprawę bezpieczeństwa poprzez obniżenie fali powodziowej oraz mogą gromadzić wodę do złagodzenia skutków suszy hydrologicznej. Jest to stosunkowo tanie rozwiązanie. Obecnie w dorzeczu Odry funkcjonują poldery o objętości 280 mln m³ a dodatkowo można uruchomić poldery o objętości 232,1 mln m³, co daje łączną sumę 512,1 mln m³.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>W związku ze zgłoszonymi uwagami organizacji-Fundacja WWF, Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków rozdział dotyczący zasobów wodnych zostanie przeredagowany. Dodatkowo w treści KPŻ2030 zostanie szczegółowy omówiony wpływ zmian klimatu na żeglugę śródlądową wraz z propozycją ewentualnych działań mitygujących, uwzględniających rozwiązania zgodne z prawem środowiskowym.</p> <p>Należy podkreślić, że KPŻ2030 nie przewiduje budowy nowej infrastruktury hydrotechnicznej. Zakres Programu odnosi się jedynie do modernizacji istniejącej zabudowy na odcinkach dróg wodnych wykorzystywanych transportowo. Uruchomienie polderów zalewowych wychodzi poza zakres Programu.</p>
148	4.2.1.3. Zapewnienie prześwitów w zakresie infrastruktury krzyżującej się z drogami wodnymi, str. 34	<p>W odniesieniu do zapewnienia wymaganej wielkości prześwitów pod infrastrukturą krzyżującą się, w ramach KPŻ2030 przewiduje się wdrożenie regulacji prawnych pozwalających administracji</p>	<p>W odniesieniu do zapewnienia wymaganej wielkości prześwitów pod infrastrukturą krzyżującą się, w ramach KPŻ2030 przewiduje się wdrożenie regulacji prawnych pozwalających administracji</p>	<p>Wielkość prześwitu warunkuje możliwą ilość warstw przewożonych kontenerów. Ilość przewożonych kontenerów jednym zestawem istotnie wpływa na opłacalność korzystania z drogi wodnej. Jeżeli przewoźnicy przy podobnych kosztach bezpośrednich będą mogli przewozić o 1/3 kontenerów więcej to będą mogli stosować bardziej konkurencyjne ceny, emisja CO₂ w przeliczeniu na jednostkę przewożonego towaru będzie mniejsza, będą uzyskiwali większe zyski a w konsekwencji transport śródlądowy wodny będzie atrakcyjniejszy.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Minimalna wysokość prześwitu pod mostami, rurociągami i innymi urządzeniami krzyżującymi się z drogą wodną dla dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, tj. o klasie IV, Va lub Vb, zgodnie z Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w <i>sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych</i> (Dz.U.2002,nr 77, poz.695) może wynosić 5,25 lub 7 m.</p>

		żeglugowej na uzgadnianie planowanych i realizowanych inwestycji, które mają wpływ na ten parametr.	<u>międzynarodowym prześwit ten wynosić będzie 7 m.</u>		
Śląskie Centrum Logistyki S.A.					
149	4.2.2.1. Kształtowanie warunków na rzecz rozwoju terminali (portów, punktów przeładunkowych) śródlądowych i włączenia transportu wodnego śródlądowego w system transportu intermodalnego	Tabela 7. Potencjalne lokalizacje portów śródlądowych na ODW – str. 39	Brak w tabeli Gliwic jako potencjalnej lokalizacji portu na ODW Sugeruje się uzupełnienie tabeli o port śródlądowy w Gliwicach wraz z zakresem inwestycji – rozbudowa oraz znaczeniem międzynarodowym, jako punkt początkowy ODW.	W treści rozdziału znajduje się informacja o uzasadnionym rozwoju funkcji portowych wszystkich lokalizacji wskazanych w AGN, w tym również Gliwic. Co więcej w treści znajduje się również informacja, że Port w Gliwicach razem z portami w Szczecinie, Wrocławiu i Opolu należy do grupy o największym potencjale przeładunkowym.	Uwaga uwzględniona.
150	4.3.1. Transport wodny śródlądowy po realizacji Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030	„Według prognoz w wyniku realizacji programu w 2030 ilość transportowanych ładunków roku może wynosić ok. 6,8 mln ton rocznie (...) Prognozuje się, że największa ilość ładunków będzie transportowana na odcinku porty morskie Szczecin i Świnoujście – Republika Federalna Niemiec”	1. Brak informacji w dokumencie w przypadku podanej wartości transportowanego ładunku jaki rodzaj towarów będzie wchodził w skład prognozowanych 6,8 mln ton. Transport śródlądowy towarów z obszaru Śląska bazował zawsze na towarach masowych, przede wszystkim węgla. Obecny trend odchodzenia od paliw kopalnych może uniemożliwić uzyskanie prognozowanego wolumenu. 2. W punkcie 3.3 zauważono, że w sumie w 2020 roku przetransportowano 3,99 mln ton rocznie, ale prawie połowa była realizowana w relacjach międzynarodowych, dlatego też przyjęto krajowy wolumen na poziomie 2,1 mln	Prognozowany rodzaj ładunków, które miałyby być transportowane ODW jest bardzo istotny w kwestii kierunku rozbudowy i modernizacji portów oraz urządzeń wykorzystywanych do przeładunków. Również prognozowany wolumen transportowanych ładunków na poszczególnych odcinkach determinuje stopień rozbudowy i modernizacji. Proponuje się wykonanie bądź opublikowanie już wykonanej analizy podaży towarów jakie miałyby być transportowane transportem śródlądowym. Jako że bazowym rokiem jest rok 2015, analiza powinna odnosić się pod kątem wolumenu do danych zawartych w raporcie GUS „Transport śródlądowy w Polsce w 2015r.”, podobnie jak zostało to opisane w ww. raporcie w Tabeli 6.	Uwaga uwzględniona. Ad. 1. W dokumencie zostanie podana informacja nt. grup ładunkowych. Ad 2. Wartość bazowa w tabeli 13 zostanie poprawiona. Powinna wynosić 3,8 mln ton, tak jak podano w tabeli 10. Prognoza wartość dotyczy transporty]u krajowego oraz importu i eksportu. Dane GUS uwzględniają również przewozy pomiędzy portami zagranicznymi. Stąd wskazywane przez Wnioskodawcę różnica.

			ton. Prognoza na rok 2030 wynosi 6,8 mln ton z zastrzeżeniem, większościowego udziału ODW, „w szczególności na odcinku porty morskie Szczecin i Świnoujście – Republika Federalna Niemiec”. W Tabeli 13 następuje z kolei odwołanie do wolumenu w wysokości 4,9 mln ton. Brak spójnego poziomu odniesienia bazowego oraz brak precyzyjnego odniesienia czy wskazane 6,8 mln odnosi się wyłącznie do transportu krajowego czy też całkowitej wartości transportu śródlądowego.		
151	4.3.3.2. Integracja z systemem transportowym – rozwój portów śródlądowych i punktów przeładunkowych	Włączenie żeglugi śródlądowej do łańcuchów transportowych wymaga rozwoju infrastruktury punktowej – portów śródlądowych i punktów przeładunkowych (terminali).	Program w dużej mierze skupia się na infrastrukturze liniowej ODW oraz DDW. W punkcie sugeruje się podjęcia działań planistycznych i inwestycyjnych przez podmioty zewnętrzne. Ważne jest zaplanowanie wsparcia podmiotów w tych pracach. Krajowy Program Żeglugowy powinien zakładać wsparcie finansowe rozwoju portów oraz ich infrastruktury. Jak słusznie zauważono w projekcie infrastruktura wielu portów jest przestarzała i zdegradowana, a jej rozwój wiąże się z dużymi nakładami finansowymi, przy jednoczesnym, patrząc na ostatnie lata dużym ryzyku niepowodzenia odbudowy żeglugi śródlądowej w Polsce. Rozwój infrastruktury punktowej i liniowej musi być spójny.	Wskazanie w jakim kierunku zmierzają działania planistyczne i inwestycyjne jest istotną kwestią, na którą należy odpowiedzieć przed planowaniem inwestycji w porty. Rodzaj towarów transportowanych w 2030 roku przez ODW i DDW w głównej mierze uzależnia kierunek rozwoju portów, które w wcześniej przez lata przystosowane były przede wszystkim do przeładunków towarów masowych.	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Rozwój portów śródlądowych jest ściśle uzależniony od poprawy warunków nawigacyjnych i modernizacji infrastruktury liniowej na śródlądowych drogach wodnych. Struktura i rozwój portów śródlądowych jest zagadnieniem obszernym i wymaga przeprowadzenia dodatkowych analiz.</p> <p>Dlatego w KPŻ2030 wskazano wśród kamieni milowych celu 2. działaniem pn. „Określenie struktury portów śródlądowych i nabrzeży przeładunkowych z uwzględnieniem kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. i w perspektywie do 2040 r.” W ramach prac nad realizacją tego kamienia milowego planuje się analizę potrzeb, w tym na podstawie danych przekazanych przez interesariuszy i inwestorów w infrastrukturę portową.</p>
152	3.2 Wnioski z diagnozy sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej, z uwzględnieniem obszarów funkcjonalnych,	Mapa 4. Podaż ładunków w korytarzach ODW i DWW objętych KPŻ2030	Brak informacji odnośnie wolumenu wskazanego w wykresach kołowych. Brak odniesienia do roku, dla którego przyjęto opracowanie. Prośba o dodanie jako odnośnika wykonanej analizy podaży do Mapy 4.	Bez dodatkowych danych mapa nie stanowi żadnego źródła informacji, poza oprawą graficzną dokumentu. Dodanie analizy pozwoli wszystkim zainteresowanym na zapoznanie się z dokumentem i zaplanowanie dalszych działań.	Uwaga uwzględniona.

	w tym miejskich obszarów funkcjonalnych				
153	7. Ogólny plan finansowy	Tabela 17. Całkowita wartość KPŻ2030, w podziale na cele szczegółowe	Brak podania jak w przypadku tabeli nr 15 wartości dofinansowania inwestycji na stopniu krajowym i unijnym	Transparentność źródeł środków na wskazane inwestycje	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>W ramach KPŻ2030 współfinansowane ze środków unijnych będą zadania inwestycyjne, tj. działania konieczne do realizacji celu szczegółowego 1 Programu. Poziom dofinansowania inwestycji został już wskazany w tabeli 15. Tabela nr 17 ma na celu przedstawienie całkowitej wartości poszczególnych celów szczegółowych, a źródła ich finansowania określone są w tekście nad tabelą nr 17.</p>
154	Załączniki	Załącznik nr 1. Indykatywna lista projektów inwestycyjnych do realizacji w ramach Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030	Brak podania jak w przypadku tabeli nr 15 wartości dofinansowania inwestycji na stopniu krajowym i unijnym odnośnie inwestycji rezerwowych	Transparentność źródeł środków na wskazane inwestycje	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Inwestycje o charakterze rezerwowym na obecnym etapie procedury legislacyjnej projektu uchwały nie posiadają dedykowanych źródeł finansowania, a co za tym idzie niemożliwe jest określenie wysokości dofinansowania inwestycji.</p> <p>Podstawą do podziału listy projektów na podstawowe i rezerwowe jest przedstawiony, na tym etapie prac nad projektem Programu Fundusze Europejskie Na Klimat, Infrastrukturę i Środowisko 2021-2027, szacowany podział alokacji na transport wodny śródlądowej w ramach Celu Polityki 3.</p> <p>W przypadku inwestycji podstawowych źródła finansowania zostały wskazane w tabeli nr 15.</p>
155	4.3.2.1. Programowanie rozwoju śródlądowych dróg wodnych – rozwój społeczno-gospodarczy	Zakres KPŻ2030 ograniczony jest do wspierania procesu tworzenia dokumentów planistycznych na rzecz dalszych planów rozwoju dróg wodnych i budowy nowych połączeń w szczególności	Zgodnie z informacją zawartą w Tabeli 9. W roku 2023 mają zostać zakończone prace nad Programami Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Drogi Wodnej Rzeki Wiśły. Dodatkowo Wykres 11 oraz Wykres 12 wskazują szacunkowe koszty związane z utrzymaniem infrastruktury liniowej. Wskazane programy powinny zawierać również analizę ekonomiczną wdrożenia żeglugi	Uruchomienie żeglugi śródlądowej na poziomie międzynarodowym w Polsce wiąże się z ogromnymi inwestycjami, które powinny w określonej perspektywie czasowej przynosić dochód z poniesionych inwestycji dla wszystkich zainteresowanych jednostek.	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Programy rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej i Drogi Wodnej Rzeki Wiśły będą przyjmowane w ramach odrębnych – dla każdego z programów – procedur legislacyjnych.</p> <p>Ideą celu szczegółowego 3 w zakresie dotyczącym programowania rozwoju śródlądowych dróg wodnych jest przeprowadzenie analiz ekonomiczno-społecznych, ocen środowiskowych,</p>

		wynikających z Porozumienia AGN. Realizacja tych projektów powinna zostać poprzedzona analizami wykonalności (analizy: techniczne, ekonomiczne i transportowe oraz środowiskowe)	śródlądowej na poziomie międzynarodowym i zostać opublikowane.		<p>konsultacji publicznych oraz opracowanie projektów dokumentów rządowych wyznaczających długoterminową perspektywę rozwoju dla dróg wodnych łączących porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej z zapleczem lądowym.</p> <p>Decyzja dotycząca realizacji inwestycji w oparciu o wyżej wymienione programy rządowe zostanie podjęta na poziomie Rady Ministrów po przeprowadzeniu procedury legislacyjnej obejmującej konsultacje publiczne, ocenę środowiskową (wraz z dedykowanymi konsultacjami) i uzgodnienia międzyresortowe.</p> <p>Mając na uwadze, że są to działania które zostaną przeprowadzone po planowanym przyjęciu KPŻ2030 przez Radę Ministrów zostały one uwzględnione w treści programu.</p> <p>Treść uwagi zostanie uwzględniona podczas pracach na ww. dokumentami długoterminowymi.</p>
--	--	--	--	--	---

Urząd Miasta Bydgoszczy

156	Cały dokument.	Uwaga ogólna.	W wyniku realizacji KPŻ2030 nie nastąpi dostosowanie dróg wodnych do wymogów AGN. Trudne będzie również osiągnięcie celu głównego: „Przywrócenie niezawodnego i efektywnego transportu wodnego śródlądowego”.	<p>KPŻ2030 odnosi się tylko do rozwoju żeglugi śródlądowej na najważniejszych drogach wodnych w konwencji AGN. Zadania przewidziane do realizacji w perspektywie 2030 skupiają się na przywróceniu parametrów eksploatacyjnych na ODW i DWW. Program nie przewiduje działań na szlakach poza głównymi drogami wodnymi.</p> <p>Zadania związane z realizacją postanowień Porozumienia AGN mają być wdrażane, w okresie późniejszym, w ramach <i>Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej i Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły</i>.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Przeformułowano brzmienie celu głównego Programu, na taki który bardziej precyzyjnie oddaje kierunki działań określone w celach szczegółowych KPŻ2030.</p> <p>Celem KPŻ2030 nie jest dostosowanie śródlądowych dróg wodnych do wymogów AGN, a zwiększenie znaczenia sektora żeglugi śródlądowej i poprawa warunków na użytkowanych transportowo odcinkach dróg wodnych. W zakresie KPŻ2030 jest modernizacja istniejącej zabudowy liniowej – działania te zostały określone w załączniku nr 1 do KPŻ2030.</p>
-----	----------------	---------------	---	---	--

157	<p>Cały dokument.</p> <p><i>Rozdz. 4 Podrozdz. 4.1. Str.31.</i></p>	<p>Uwaga ogólna.</p> <p>Wykres 8. Logika interwencji KPŻ2030.</p>	<p>W dokumencie pominięta została MDW E70.</p>	<p>W konwencji AGN, E70 wskazana jest, jako jeden z trzech głównych szlaków wodnych w Polsce! Natomiast w KPŻ2030 nie przewiduje się inwestycji w ten szlak (wspomina się tylko o odcinku Wisła – Zalew Wiślany). Bez dobrych warunków nawigacyjnych na E70, połączeniu ODW i DWW, nie można mówić o spójnej sieci transportowej. Ponadto analizy przedstawione przez samorzady, wskazują, że droga ta może pełnić ważną rolę gospodarczą wspierającą rozwój regionów. <i>Wykres 8. Logika interwencji KPŻ2030</i> opisuje, w jakim stopniu realizowane będą cele programu w odniesieniu do poszczególnych szlaków. W celu <i>Zapewnienie Dobrych Warunków Nawigacyjnych</i>, na E70 stopień realizacji określono jako słaby. Wydaje się jednak, że nie będzie on nawet słaby, ale że cel nie będzie realizowany. Należy zaplanować działania modernizacyjne na E70, a nie wskazywać tylko enigmatycznie „podjęcie działań na rzecz opracowania koncepcji zagospodarowania polskiego odcinka drogi wodnej E70”.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Zapisy dotyczące MDW E70 zostaną rozszerzone.</p> <p>Przy czym należy podkreślić, że zakres wsparcia dla infrastruktury transportu wodnego śródlądowego nie dotyczy rozbudowy dróg wodnych o parametrach dróg wodnych międzynarodowych. Zakres interwencji dotyczy rewitalizacji istniejącej infrastruktury, tam gdzie jest to uzasadnione ekonomicznie i środowiskowo oraz działań wspierających branżę żeglugi, tj. pracodawców, pracowników oraz sektor szkolnictwa.</p> <p>KPŻ2030 powinien zawierać inwestycje, który co do zasady będą współfinansowane w ramach perspektywy finansowej 2021-2027. Priorytetem w tym zakresie jest dokończenie projektów na Odrze, współfinansowanych w perspektywie 2014-2020.</p> <p>Uwzględnienie uwagi nie będzie wiązać się ze zmianą logiki interwencji. Natomiast zostanie rozwinięta część dot. celów i kierunków interwencji, tak aby doprecyzować kierunki rozwoju MDW70.</p>
158	<p>Cały dokument.</p> <p>Rozdz. 4 Podrozdz. 4.1. Podrozdz. 4.2. Pkt. 4.2.1. Str. 31-32</p> <p>Załącznik nr 1. Str. 65</p>	<p>Uwaga ogólna.</p>	<p>KPŻ2030 skupia się na działaniach dotyczących ODW. Priorytetem są projekty (inwestycje podstawowe) dotyczące E30. Natomiast na <i>Indykatywnej liście projektów inwestycyjnych</i> wszystkie projekty DWW mają charakter inwestycji rezerwowych. Przy takim podejściu, w perspektywie 2030 r., nie nastąpi poprawa warunków żeglugowych na DWW.</p>	<p>Nierówne traktowanie szlaków uwidocznione zostało na Wykresie 8. <i>Logika interwencji KPŻ2030</i> (strona 31). Świadczą o tym również zaplanowane działania w Celu Szczegółowym 1 – <i>Zapewnienie Dobrych Warunków Nawigacyjnych</i>: ODW – liczba zadań - 6, wcześniejszy okres ich realizacji (2025, 2026, 2027, 2030) oraz wysokość środków finansowych - 1.348.000.000 zł. DWW – liczba zadań – 4, okres ich realizacji - 2030 r., wysokość środków finansowych - 335.631.229 zł.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Zaprezentowany w KPŻ2030 podział listy projektów na podstawowe i rezerwowe nie wiąże się z realizacją inwestycji na ODW kosztem DWW. Jest on wynikiem przedstawionego (na aktualnym etapie prac nad projektem Programu Fundusze Europejskie Na Klimat, Infrastrukturę i Środowisko 2021-2027) szacowanego podziału alokacji na transport wodny śródlądowej w ramach Celu Polityki 3. Priorytetem w tym zakresie jest dokończenie inwestycji na ODW, współfinansowanych w ramach perspektywy 2014-2020 w celu osiągnięcia zakładanych wskaźników ekonomiczno-społecznych.</p> <p>Inwestycje o charakterze rezerwowym na obecnym etapie procedury legislacyjnej projektu uchwały nie</p>

					posiadają dedykowanych źródeł finansowania. Niemniej jednak obecnie jak i po przyjęciu KPŻ2030 przez Radę Ministrów będą trwały prace nad znalezieniem innych, potencjalnych źródeł finansowania inwestycji z listy rezerwowej. Należy zauważyć, że wypełnienie kluczowych wskaźników produktu i rezultatu KPŻ2030 wymaga realizacji inwestycji zarówno z listy podstawowej jak i rezerwowej. Tym samym wskazane projekty inwestycyjne na DWW również powinny być zrealizowane w ramach KPŻ2030, w szczególności w kontekście wypełnienia celu głównego Programu.
159	<p>Rozdz. 3. Podrozdz. 3.1. Str. 14</p> <p>Rozdz. 4 Podrozdz. 4.2. Pkt. 4.2.2. Ppkt. 4.2.2.1. Str. 35-39</p>	<p><i>Uwaga ogólna.</i></p> <p><i>Mapa 9. Potencjalne lokalizacje terminali portów oraz prognoza przewozów DWW (mln t) w 2030 r., Str. 38</i></p>	<p>Brak działań na rzecz rozwoju Bydgoskiego Węzła Wodnego (BWW). Nie ma planowanych w tym zakresie działań realizowanych lub wspieranych ze szczebla krajowego/rządowego, przede wszystkim w zakresie modernizacji E70 oraz budowy portu na Wiśle w rejonie Bydgoszcz-Solec Kujawski.</p> <p>Na mapie 9. <i>Potencjalne lokalizacje terminali portów oraz prognoza przewozów DWW (mln t) w 2030 r.</i>, nie zaznaczono nowego portu „Port rzeczny Bydgoszcz – Solec Kujawski”.</p>	<p>W dokumencie kilka razy podkreśla się znaczenie Bydgoszczy w rozwoju transportu śródlądowego – Bydgoskiego Węzła Wodnego i węzła logistycznego Bydgoszcz, pojawia się informacja o planowanych terminalach. Podkreślono potencjał węzła logistycznego Bydgoszcz, który charakteryzuje się strategicznym położeniem, zapewniającym obsługę ładunków w relacjach pomiędzy portami morskimi w Gdańsku i Gdyni, a głównymi aglomeracjami kraju – Łódź, Warszawa, Poznań, przy wykorzystaniu wszystkich gałęzi transportu – drogowego, kolejowego i wodnego.</p> <p>Nie ma natomiast w dokumencie zadań na rzecz rozwoju BWW.</p> <p>Miasto czyni starania o nowy port na Wiśle w rejonie Bydgoszczy – Solca Kujawskiego. Bydgoszcz uczestniczyła w realizacji projektów: EMMA i COMBINE, w ramach których m.in. opracowano:</p> <p>„Studium lokalizacyjne dla platformy multimodalnej na odcinku 766-771 km lewego brzegu rzeki Wisły”.</p> <p>„Analiza operacji terminalowych transportu kombinowanego”,</p> <p>„Koncepcja „ostatniej mili” ruchu towarowego na sieci drogowej Miasta dla węzła logistycznego Bydgoszcz”,</p> <p>„Studium wykonalności dla rozwoju węzła transportowego Bydgoszcz – Solec Kujawski poprzez integrację platformy multimodalnej Solec Kujawski oraz terminala transportu kombinowanego Bydgoszcz-Emilianowo”.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Zapisy dotyczące MDW E70 zostaną rozszerzone.</p> <p>Przy czym należy podkreślić, że zakres interwencji określonych w KPŻ2030 (załącznik 1) dotyczy rewitalizacji istniejącej infrastruktury, tam gdzie jest to uzasadnione ekonomicznie i środowiskowo oraz działań wspierających branżę żeglugi, tj. pracodawców, pracowników oraz sektor szkolnictwa. KPŻ2030 powinien zawierać inwestycje, który co do zasady będą współfinansowane w ramach perspektywy finansowej 2021-2027. Priorytetem w tym zakresie jest dokończenie projektów na Odrze, współfinansowanych w perspektywie 2014-2020.</p> <p>Rozwój portów śródlądowych jest ściśle uzależniony od poprawy warunków nawigacyjnych i modernizacji infrastruktury liniowej na śródlądowych drogach wodnych. Struktura i rozwój portów śródlądowych jest zagadnieniem obszernym i wymaga przeprowadzenia dodatkowych analiz, dlatego w KPŻ2030 wskazano wśród kamieni milowych celu 2. działaniem pn. „Określenie struktury portów śródlądowych i nabrzeży przeładunkowych z uwzględnieniem kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. i w perspektywie do 2040 r.”</p>

					Niemniej zapisy dot. terminala przeladunkowego w obszarze Bydgoszczy lub Solca Kujawskiego zostaną odpowiednio uzupełnione.
160	Cały dokument. Załącznik nr 2. Str. 65.	Uwaga ogólna Załącznik nr 2. Zakładane parametry eksploatacyjne dróg wodnych po realizacji KPŻ2030.	W dokumencie nie jest określone, do jakiej klasy żeglowności mają prowadzić działania modernizacyjne na DWW. Zostały one wskazane na mapie – załącznik nr 2, ale jest on mało czytelny. Na mapie należy lepiej wyróżnić klasy żeglowności.	Poprawa czytelności dokumentu.	Uwaga uwzględniona.
161	Cały dokument.	Uwaga ogólna.	W dokumencie brakuje bezpośrednich zapisów związanych z rozwojem funkcji turystycznej śródlądowych dróg wodnych.	To zagadnienie jest szczególnie istotne w odniesieniu do E70. Należałoby zaplanować działania zwiększające możliwości rozwoju turystyki wodnej. Turystyka staje się coraz istotniejszą gałęzią polskiej gospodarki. Rozwój turystyki i rekreacji opartej na śródlądowych drogach wodnych będzie z pewnością wsparciem rozwoju społeczno-gospodarczego terenów usytuowanych wzdłuż szlaków żeglugowych. Niezwykle istotne są również możliwości pozyskania środków unijnych na działania w zakresie rozwoju turystyki.	Uwaga częściowa uwzględniona. Zapisy dotyczące MDW E70 zostaną rozszerzone. W pozostałym zakresie należy wskazać, że działania na rzecz rozwoju infrastruktury na potrzeby żeglugi turystycznej i rekreacyjne określone zostały wśród kamieni milowych realizacji celu szczegółowego 3 (kamień milowy 3c).
162	4.2.3 Cel Szczegółowy 3 – <i>Rozwój partnerstwa na rzecz zrównoważonej o rozwoju dróg wodnych</i> , strona 42.	„Najważniejsze działania: kontynuacja działań na rzecz budowy stopnia wodnego na Drodze Wodnej Wisły – Siarzewo;...”	Należy doprecyzować, co oznacza „kontynuacja działań”. W dokumencie brakuje informacji o planach budowy stopnia wodnego Siarzewo.	Na Mapie 11. „Projekty komplementarne poza zakresem KPŻ2030, w zakresie żeglugi śródlądowej do 2030 r., z perspektywą po 2030 r.” zaznaczona jest budowa tego stopnia, ale nie jest doprecyzowane czy rozpocznie się ona jeszcze przed 2030 r. (poza KPŻ2030), czy plan jego budowy to nieokreślona perspektywa po 2030 roku? Natomiast mówi się o jego budowie w kontekście zgodności z projektem Planu Przeciwdziałania Skutkom Suszy.	Uwaga uwzględniona. Rezultatem celu szczegółowego 3 w zakresie dotyczącym programowania rozwoju śródlądowych dróg wodnych jest przeprowadzenie analiz ekonomiczno-społecznych, ocen środowiskowych, konsultacji publicznych oraz opracowanie projektów dokumentów rządowych wyznaczających długoterminową perspektywę rozwoju dla dróg wodnych łączących porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej z zapleczem lądowym. Decyzja dotycząca realizacji inwestycji w oparciu o wyżej wymienione programy rządowe zostanie podjęta na poziomie Rady Ministrów po przeprowadzeniu procedury legislacyjnej obejmującej konsultacje publiczne, ocenę środowiskową (wraz z dedykowanymi konsultacjami) i uzgodnienia międzyresortowe.

					<p>Mając na uwadze, że są to działania które zostaną przeprowadzone po planowanym przyjęciu KPŻ2030 przez Radę Ministrów zostały one uwzględnione w treści programu.</p> <p>Budowa stopnia wodnego Siarzewo zostanie uwzględniona w ramach projektu Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły,</p> <p>Podkreślenia wymaga, że całkowity zakres inwestycji określony jest w załączniku nr 1 do Programu.</p> <p>Rozdział dotyczący celu szczegółowego 3 zostanie przededagowany pod kątem określenia wyżej wymienionych warunków brzegowych.</p>
163	Cały dokument.	Uwaga ogólna.	<p>W dokumencie należy doprecyzować kwestię finansowania, w tym ze środków UE, budowy nowych obiektów hydrologicznych takich jak stopnie wodne, zapory, kanały itp. Wpisane powinno być finansowanie budowy nowych obiektów obecnie i w przyszłości, również w przypadku braku dofinansowania unijnego.</p>	<p>Dostosowanie rzek do IV i V klasy żeglowności o znaczeniu międzynarodowym będzie wiązało się z ingerencjami w ekosystem.</p> <p>Unia Europejska nie dopuszcza realizacji dróg wodnych na cennych ekosystemach, a dofinansowanie unijne mogą otrzymać zadania inwestycyjne na istniejącej infrastrukturze.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Budowa nowych obiektów hydrotechnicznych takich jak stopnie wodne, kanały czy zapory jest poza zakresem Programu.</p> <p>Zakres KPŻ2030 dotyczy rewitalizacji istniejącej infrastruktury, tam gdzie jest to uzasadnione ekonomicznie i środowiskowo (zadania inwestycyjne określono w załączniku nr 1) oraz działań wspierających branżę żeglugi, tj. pracodawców, pracowników oraz sektor szkolnictwa. Tak ograniczony zakres wsparcia dla żeglugi śródlądowej został przyjęty przez Radę Ministrów w dokumentach programowych na perspektywę finansową UE 2021-2027.</p> <p>Należy podkreślić, że celem KPŻ2030 nie jest dostosowanie śródlądowych dróg wodnych do parametrów właściwych dla klas międzynarodowych wskazanych w AGN.</p> <p>Wnioskodawca prawidłowo wskazuje, że KE nie przewiduje finansowania, ze środków UE, projektów takich jak budowa stopni wodnych.</p>

164	Załącznik nr 3. Str. 66.	„Bydgoszcz ... część Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Funkcjonalnego – aglomeracji liczącej ok. 800 tys. mieszkańców;”	Bydgosko-Toruński Obszar Funkcjonalny należy zmienić na Bydgoski Obszar Funkcjonalny.	W nowej „Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+” w odniesieniu do struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa, nie wskazuje się już na Bydgosko-Toruński Obszar Funkcjonalny. Wskazane zostały oddzielnie dwa obszary funkcjonalne stolic województwa: MOF Bydgoszczy i MOF Torunia. W związku z powyższym w opisie Bydgoszczy należy wskazać na Miejski Obszar Funkcjonalny Bydgoszczy.	Uwaga uwzględniona.
165	Załącznik nr 3. strona 66.	„Bydgoszcz Liczba udzielonych noclegów w obiektach turystycznych”	Należy wprowadzić poprawne dane dotyczące liczby udzielonych noclegów turystom zagranicznym. Wpisana jest liczba 41 768 (to jest liczba osób nocujących, a nie liczba noclegów) – liczba noclegów turystów zagranicznych to 135 954 (za rok 2019).	Sprostowanie omyłki.	Uwaga uwzględniona.
Urząd Gminy Czernica					
166	Bez uwag				
Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu					
167	1. Założenia Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030, s. 6. 3. Diagnoza społeczno-gospodarcza, s. 14-30. 4.2. Cele szczegółowe i zakres interwencji, s. 32.	Zakres Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły i Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej, realizując cele polityki rozwoju kraju, będzie uwzględniał nie tylko inwestycje związane z osiągnięciem międzynarodowych klas żeglowności oraz budową nowych połączeń istotnych z punktu widzenia zrównoważonego rozwoju transportowego kraju. Będzie obejmował również działania	Ustalenia części kierunkowej nie znajdują odzwierciedlenia w części diagnostycznej dokumentu. Przyjęty zakres interwencji jest niespójny - brak przy nim logiki programowania. W jaki sposób Program będzie korelował z planowanymi Programami strategicznymi dla ODW i DWW?	Diagnoza społeczno-gospodarcza jest niepełna. Nie występuje w niej opis społeczno-gospodarczego i środowiskowego tła dla funkcjonowania transportu śródlądowego. Zakres analiz zawężono w głównej mierze do korytarzy dwóch odcinków dróg wodnych (ODW i DWW). Brak w jej treści informacji o: - aktualnej roli transportu śródlądowego w przewozach intermodalnych, - kluczowych budowach hydrotechnicznych oraz ich funkcji, - dużej retencji, przeciwdziałaniu suszy i powodzi, Wykorzystaniu potencjału hydroenergetycznego. Z uwagi na powyższe wnioski i problemy przedstawione w diagnozie nie znajdują rozwiązania w części interwencyjnej dokumentu. Takie podejście do metodyki programu stawia również w wątpliwość, aby docelowy program dla Wisły, który ma zostać przygotowany w roku 2023, obejmował kompleksowe	Uwaga wyjaśniona. KPŻ2030 jest dokumentem planistycznym dla sektora transportu wodnego śródlądowego – określa on cele zgodne z polityką transportową kraju, ujętą w krajowych dokumentach strategicznych (SZRT i SOR), ukierunkowanym na likwidację największych „wąskich gardeł” transportu wodnego śródlądowego. Przedstawiona w Programie diagnoza społeczno-gospodarcza obejmuje najważniejsze elementy mające wpływ na funkcjonowanie tej gałęzi transportowej w perspektywie do 2030 r. tj. stan infrastruktury, uwarunkowania prawne funkcjonowania rynku żeglugowego, diagnozę transportową, flotę oraz najważniejsze powiązania o charakterze środowiskowym (zasoby wodne) oraz ekonomicznym (porty morskie i śródlądowe). Wnioski z diagnozy wykazały konieczność realizacji w perspektywie do 2030 r.:

		<p>krótkookresowe przewidziane do realizacji w ramach KPŻ2030.</p>		<p>zagospodarowanie dróg wodnych, z uwzględnieniem wszystkich aspektów, w tym również uwarunkowań środowiskowych.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. inwestycji na transportowo wykorzystywanych odcinkach dróg wodnych (m.in. odcinki transgraniczne oraz dostępne do portów morskich); 2. działań o charakterze regulacyjnym i promocyjnym mające na celu wzmocnienie funkcjonowania sektora; 3. kontynuacji działań na rzecz opracowania kierunków rozwoju infrastruktury poza perspektywą 2030 r. <p>Tym samym opracowany zakres interwencji jest spójny z częścią diagnostyczną, zachowując logikę programowania.</p> <p>W przypadku relacji pomiędzy KPŻ2030, a Programami Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły oraz Odrzańskiej Drogi Wodnej to należy zauważyć, że istotą jest realizacja celów strategicznych do 2030 r. dla polityki transportowej kraju – określonych w KPŻ2030 r. oraz realizacja postanowień Porozumienia AGN – opracowanie skoordynowanego programu rozwoju infrastruktury poza perspektywę 2030 r.</p> <p>Program Rozwoju DWW i ODW będą stanowiły osobne dokumenty, uwzględniające wszystkie elementy wymagane przez przepisy ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju.</p> <p>Niemniej jednak KPŻ2030 zostanie uzupełniony o dodatkowe elementy diagnozy oraz zmodyfikowany zostanie cel główny Programu.</p>
--	--	--	--	---	--

168	3.1. Śródlądowe drogi wodne w Polsce, s. 16.	W ramach europejskiego systemu śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym na terytorium Polski znajdują się odcinki trzech głównych szlaków wodnych wskazanych w Porozumieniu AGN.	Pominięto drogę wodną E60, która też jest przedmiotem porozumienia AGN.	Czy Krajowy Program Żeglugowy nie powinien oddziaływać na Międzynarodową Drogę Wodną E60 biegnącą drogą morską, a wykorzystującą żeglugę bliskiego zasięgu. Być może włączenie do programu kolejnej drogi wodnej wskazałoby na potrzeby Polski na arenie międzynarodowej w zakresie żeglugi, jak również wzmocniło by zasadność inwestycji w drogi śródlądowe i potencjalne dodatkowe źródła finansowania. Należy ewentualnie wyjaśnić w diagnozie programu dlaczego droga wodna E60 nie została w nim ujęta.	Uwaga częściowo uwzględniona. W treści Programu dodana zostanie informacja dotycząca wskazania w AGN MDW E60. Należy podkreślić, że nadrzędnym celem Programu jest utrzymanie konkurencyjności sektora żeglugi śródlądowej oraz wzmocnienie roli transportowej dróg wodnych w poszczególnych korytarzach transportowych łączących porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej z zapleczem lądowym.
169	3.1. Śródlądowe drogi wodne w Polsce, s. 17. 4.2.1. Cel szczegółowy 1 – Zapewnienie Dobrych Warunków Nawigacyjnych, s. 32.	Zapewnienie Dobrych Warunków Nawigacyjnych na polskich drogach wodnych wymaga w szczególności.	Brak informacji o możliwości nowych inwestycjach na drogach wodnych. Proponuje się wskazanie celu dotyczącego budowy nowej infrastruktury liniowej lub punktowej.	W wymaganiach dotyczących zapewnienia dobrych warunków nawigacyjnych pominięto konieczność i zasadność budowy obiektów hydrotechnicznych poprawiających te warunki, tj. przede wszystkim na E40, stopni wodnych, a w szczególności inwestycji, która jest aktualnie procedowana, czyli stopnia wodnego Siarzewo. W części kierunkowej w ramach celu szczegółowego 1 należy wyszczególnić działanie dotyczące budowy nowych obiektów hydrotechnicznych. Kluczowym przedsięwzięciem w tym przypadku będą dalsze prace na rzecz użeglowienia Wisły, komplementarne względem stopnia wodnego Siarzewo, a także działania na MDW E70.	Uwaga nieuwzględniona. Budowa nowych obiektów hydrotechnicznych takich jak stopnie wodne, kanały czy stopnie wodne znajduje się poza zakresem Programu. Zakres KPŻ2030 dotyczy rewitalizacji istniejącej infrastruktury, tam gdzie jest to uzasadnione ekonomicznie i środowiskowo (zadania inwestycyjne określono w załączniku nr 1) oraz działań wspierających branżę żeglugi, tj. pracodawców, pracowników oraz sektor szkolnictwa. Istotą KPŻ2030 jest perspektywa realizacji inwestycji do 2030 r., zgodnie z perspektywą obowiązywania SOR.
170	3.1.1. Funkcjonowanie rynku żeglugowego, s. 18.	Administracja drogi wodnej i opłaty za dostęp do infrastruktury		Należy dodać, że w kompetencjach PGW WP znajduje się również budowa nowych urządzeń hydrotechnicznych, a nie tylko modernizacja i utrzymanie istniejących. Należy uzupełnić zapisy o możliwość działań inwestycyjnych.	Uwaga nieuwzględniona (brak treści uwagi).

171	3.2. Wnioski z diagnozy sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej, z uwzględnieniem obszarów funkcjonalnych, w tym miejskich obszarów funkcjonalnych, s. 21.	Diagnoza terytorialna dla KPŻ2030 została wykonana dla dróg wodnych objętych intrykowaną listą projektów inwestycyjnych. Tym samym diagnozę opracowano odrębnie dla obszaru bezpośredniego oddziaływania ODW oraz DWW na poziomie wybranych powiatów i miast na prawach powiatu. Charakterystyka rejonów objętych diagnozą, które potencjalnie mogą mieć duży wpływ na realizację Programu, jak i wykorzystanie efektów jego realizacji, stanowi załącznik nr 2 do KPŻ2030.	Dokument w sposób niewystarczający wskazuje na problematykę związaną z MDW E70, szczególnie na odcinku Wisła-Odra. Podobna sytuacja występuje na odcinku MDW E40 Toruń-Brześć.	Niezaplanowane zostały żadne działania związane z przygotowaniem dokumentacji planistycznej dla MDW E70, ani nie wskazano koncepcji jej zagospodarowania. Analogicznie sytuacja przedstawia się z pozostałym odcinkiem MDW E40.	Uwaga częściowo uwzględniona. Zapisy dotyczące MDW E70 na odcinku Wisła-Odra zostaną rozszerzone. Uwaga nieuwzględniona w zakresie dot. odcinka MDW E40 Toruń-Brześć. Odcinek ten znajduje się poza zakresem Programu. Zakres interwencji określonych w KPŻ2030 (załącznik 1) dotyczy rewitalizacji istniejącej infrastruktury – na odcinkach obecnie wykorzystywanych transportowo, tam gdzie jest to uzasadnione ekonomicznie i środowiskowo oraz działań wspierających branżę żeglugi, tj. pracodawców, pracowników oraz sektor szkolnictwa.
-----	--	---	--	--	--

172	<p>3.2. Wnioski z diagnozy sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej, z uwzględnieniem obszarów funkcjonalnych, w tym miejskich obszarów funkcjonalnych, s. 22.</p> <p>4.2.2.4. Cyfryzacja obsługi podmiotów rynku żeglugowego, s. 41.</p>	Korytarz transportowy DWW w obszarze oddziaływania KPŻ2030 (Gdańsk-Toruń)	<p>Błędnie wytypowany odcinek DWW poddany analizie.</p> <p>Należy przeanalizować i zaproponować działania na całym odcinku Drogi Wodnej Dolnej Wisły.</p>	<p>Niezrozumiały jest wskazany odcinek DWW poddany diagnozie i inwestycji w ramach Programu. Wg mapy ze strony 21 jest to odcinek Gdańsk – granica województw kujawsko-pomorskiego i mazowieckiego w omówieniu korytarza DWW jest to natomiast odcinek Gdańsk-Toruń. Brak informacji o pozostałym odcinku, mimo iż jednym z kamieni milowych dla celu szczegółowego 2 jest budowa RIS na DWW na odcinku Gdańsk – węzeł Bydgoszcz.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Nadrzędnym celem Programu jest utrzymanie konkurencyjności sektora żeglugi śródlądowej oraz wzmocnienie roli transportowej dróg wodnych w poszczególnych korytarzach transportowych łączących porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej z zapleczem lądowym. Działania na całym odcinku DWW znajdują się w zakresie programu rozwoju dedykowanemu tej drodze wodnej.</p> <p>Zakres interwencji określonych w KPŻ2030 (załącznik 1) dotyczy rewitalizacji istniejącej infrastruktury na odcinkach obecnie wykorzystywanych transportowo, tam gdzie jest to uzasadnione ekonomicznie i środowiskowo oraz działań wspierających branżę żeglugi, tj. pracodawców, pracowników oraz sektor szkolnictwa.</p> <p>Głównym celem inwestycyjnym jest likwidacja „wąskich gardeł” na infrastrukturze dróg wodnych, na odcinkach wykorzystywanych transportowo. W przypadku rozwoju usług cyfrowych istotne jest połączenie węzłów transportowych. Dla ODW planuje się połączenie węzła Gliwice z Szczecinem, a dla DWW węzła Bydgoszcz z Gdańskiem.</p>
173	<p>3.2. Wnioski z diagnozy sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej, z uwzględnieniem obszarów funkcjonalnych, w tym miejskich obszarów funkcjonalnych, s. 22.</p>	Potencjał morskiej energetyki wiatrowej	Uwzględnić potencjał hydroenergetyczny dróg wodnych.	<p>Autorzy programu podnieśli problematykę OZE i skupili się tylko na energetyce wiatrowej morskiej. Należy w podobny sposób przedstawić potencjał hydroenergetyczny dróg wodnych i możliwości budowy elektrowni wodnych zlokalizowanych na potencjalnych stopniach wodnych.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>W ramach KPŻ2030 nie planuje się budowy stopni wodnych, na których mogą powstawać elektrownie wodne. KPŻ nie podnosi tematyki farm wiatrowych w kontekście OZE.</p> <p>Informacja o potencjale energetyki wiatrowej znalazła się w Programie w związku z możliwościami jakie daje budowa terminali wiatrowych dla rozwoju przewozów żeglugą śródlądową.</p>

174	3.2. Wnioski z diagnozy sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej, z uwzględnieniem obszarów funkcjonalnych, w tym miejskich obszarów funkcjonalnych, s. 22.	Potencjał morskiej energetyki wiatrowej	Należałoby jednoznacznie uzasadnić potencjał ruchotwórczy rozwoju morskiej energetyki wiatrowej dla przewozów w żegludze śródlądowej	Nie uzasadniono wniosku, że komponenty do budowy i serwisowania morskich farm wiatrowych będą przywożone z południa Polski drogami wodnymi (brak analiz dotyczących miejsc produkcji tego typu obiektów). Ponadto wskazane w materiale terminal inwestycyjny w Gdyni i serwisowe w Ustce oraz Łebie nie będą obsługiwane od strony transportu śródlądowego (ustalenia programu o tym milczą)	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Komponent pn. „Potencjał morskiej energetyki wiatrowej” został umiejscowiony w części diagnostycznej programu jako przykład komplementarności inwestycji w energetyce wiatrowej z transportem wodnym śródlądowym, wynikający z analizy możliwości przewozu ładunków drogami wodnymi.</p> <p>Nie wymaga dodatkowych analiz ocena potencjału ruchotwórczego, ze względu na fakt, że realizacja celu głównego Programu nie jest uzależniona od rozwoju energetyki wiatrowej. Ten rodzaj inwestycji może stanowić jedynie uzupełnienie oferty przewozowej w transporcie wodnym, ale ich realizacja nie ma istotnego wpływu na wdrożenie Programu. Tym samym sposób prezentacji ma charakter ogólny, prezentujący dodatkowy przykład diagnozy możliwości wykorzystania dróg wodnych.</p>
175	3.3.3. Infrastruktura punktowa – porty śródlądowe, s. 25.	Na DWW wykorzystywanych historycznie było ok. 9 rejonów przeładunkowych dedykowanych do obsługi żeglugi śródlądowej: Gdańsk, Tczew, Korzeniowo, Chełmno, Bydgoszcz, Solec Kujawski, Toruń, Ciechocinek, Włocławek, Płock – a także dalej w treści dokumentu	Błędna nazwa portu	W całym dokumencie należy poprawić nazwę miejscowości z Korzeniowo na Korzeniewo.	<p>Uwaga uwzględniona.</p>
176	3.3.3. Infrastruktura punktowa – porty	Na DWW wykorzystywanych historycznie było ok. 9 rejonów przeładunkowych	Jako historycznie wykorzystywane porty należy dodać: Nowe, Grudziądz i Świecie.	Lokalizacje te były w przeszłości wykorzystywane do przeładunku towarów.	<p>Uwaga uwzględniona.</p>

	śródlądowe, s. 25.	dedykowanych do obsługi żeglugi śródlądowej: Gdańsk, Tczew, Korzeniowo, Chełmno, Bydgoszcz, Solec Kujawski, Toruń, Ciechocinek, Włocławek, Płock – a także dalej w treści dokumentu			
177	4.1. Cel główny i logika interwencji, s. 31.	Celem KPŻ2030 jest przywrócenie warunków dla niezawodnego i efektywnego transportu wodnego śródlądowego na głównych śródlądowych drogach wodnych w Polsce.	W jaki sposób dokument wypełni założony cel, którym jest przywrócenie warunków dla niezawodnego i efektywnego transportu wodnego na głównych drogach wodnych, jeżeli lista inwestycji na DWW jest na liście rezerwowej i nie ma zapewnionych środków na ich realizację.	Należy dokonać korekty zakładającej uwzględnienie na liście podstawowej inwestycji modernizacyjnych lub naprawczych, które przełożą się na poprawę warunków żeglugi na DWW.	<p>Uwaga wyjaśniona.</p> <p>Cel główny Programu zostanie przeredagowany (bez wpływu na cele szczegółowe).</p> <p>Inwestycje o charakterze rezerwowym na obecnym etapie procedury legislacyjnej projektu uchwały nie posiadają dedykowanych źródeł finansowania. Niemniej jednak obecnie jak i po przyjęciu KPŻ2030 przez Radę Ministrów będą trwały prace nad znalezieniem innych, potencjalnych źródeł finansowania inwestycji z listy rezerwowej. Podstawą do podziału listy projektów na podstawowe i rezerwowe jest przedstawiony, na tym etapie prac nad projektem Programu Fundusze Europejskie Na Klimat, Infrastrukturę i Środowisko 2021-2027, szacowany podział alokacji na transport wodny śródlądowej w ramach Celu Polityki 3.</p> <p>Należy zauważyć, że wypełnienie kluczowych wskaźników produktu i rezultatu KPŻ2030 wymaga realizacji inwestycji zarówno z listy podstawowej jak i rezerwowej. Tym samym wskazane projekty inwestycyjne na DWW również powinny być zrealizowane w ramach KPŻ2030, w szczególności w kontekście wypełnienia celu głównego Programu.</p>
178	4.2. Cele szczegółowe i zakres	1. Cel szczegółowy 1 – Zapewnienie Dobrych Warunków Nawigacyjnych,	Zbyt późno zaplanowane działania.	Wskazane w poszczególnych celach szczegółowych kamienie milowe, szczególnie te dotyczące regulacji prawnych oraz tzw. działania miękkie (nie inwestycyjne), np. przyjęcie regulacji prawnych w zakresie infrastruktury krzyżującej się	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Terminy, do których mają zostać zakończone działania określone w poszczególnych kamieniach</p>

	interwencji, s. 32.	2. Cel szczegółowy 2 – Rozwój rynku w sektorze transportu wodnego śródlądowego, 3. Cel szczegółowy 3 – Rozwój partnerstwa na rzecz zrównoważonego rozwoju dróg wodnych.		oraz aktualizacja wskaźnika WWŻ, opracowanie kierunków rozwoju infrastruktury dróg wodnych na potrzeby żeglugi rekreacyjnej i pasażerskiej oraz opracowanie systemu i instrumentów finansowania działalności utrzymaniowej i inwestycyjnej na śródlądowych drogach wodnych, określone zostały do realizacji niemal na koniec okresu programu. Należy zrewidować przyjęte terminy ich realizacji i przystąpić do ich opracowania równoległe z procedowaniem Programów ODW i DWW.	milowych wynikają z analizy możliwości wykonania danych zadań przy uwzględnieniu prac koniecznych do ich należytego wypełnienia. Niemożliwe jest przyspieszenie terminu zakończenia danego zadania bez jednoczesnego wpływu na jakość jego wykonania. Jednocześnie należy wskazać, że terminy te mają charakter brzegowy. Tam gdzie to możliwe i wykonalne, bez negatywnego wpływu na jakość, działania będą realizowane szybciej. Ewentualne zmiany terminów mogą być dokonywane w drodze aktualizacji treści Programu.
179	4.2.2.1. Kształtowanie warunków na rzecz rozwoju terminali (portów, punktów przeładunkowych) śródlądowych i włączenia transportu wodnego śródlądowego w system transportu intermodalnego, s. 35-40.	7 działających stale rejonów potencjalnie wykorzystywanych do przeładunków na DWW	Dodać nazwę Bydgoszcz-Solec Kujawski. Należy przygotować tabelę analogicznie jak w przypadku ODW, dla portów w korytarzu DWW.	W kontekście lokalizacji portu na Wiśle w okolicach Bydgoszczy, należy używać nazwy Bydgoszcz-Solec Kujawski ponieważ zaplanowany port znajduje się na granicy obydwóch miast. W ramach DWW dokonano jedynie opisu koncepcji zakładającej utworzenie Węzła Logistycznego Bydgoszcz w oparciu o Platformę multimodalną Bydgoszcz-Solec Kujawski oraz Terminal Intermodalny Bydgoszcz Emilianowo. Zasadne jest przeanalizowanie każdego potencjalnego portu w korytarzu DWW pod względem zakresu inwestycji jego potencjału międzygałęziowego a także znaczenia portu w sieci transportowej.	Uwaga uwzględniona.
180	4.2.2.1. Kształtowanie warunków na rzecz rozwoju terminali (portów, punktów przeładunkowych) śródlądowych i włączenia	W korytarzu DWW należy dostrzec największy potencjał węzła logistycznego Bydgoszcz, składającego się w przyszłości z Platformy multimodalnej Bydgoszcz-Solec Kujawski oraz Terminala	Poprawne używanie nazwy Węzła logistycznego Bydgoszcz w całym dokumencie.	W dokumentach planistycznych i strategicznych Województwa Kujawsko-Pomorskiego obie inwestycje zapisane zostały jak Węzeł logistyczny Bydgoszcz i taką nazwę należy stosować w całym dokumencie.	Uwaga uwzględniona.

	transportu wodnego śródlądowego w system transportu intermodalnego , s. 39, 41.	intermodalnego Bydgoszcz Emiliano. Węzeł, zlokalizowany w aglomeracji bydgosko-toruńskiej charakteryzuje się strategicznym położeniem, zapewniającym obsługę ładunków w relacjach pomiędzy portami morskimi w Gdańsku i Gdyni, a głównymi aglomeracjami kraju – Łódź, Warszawa, Poznań, przy wykorzystaniu wszystkich gałęzi transportu – drogowego, kolejowego i wodnego śródlądowego.			
181	4.2.2.2. Wsparcie działań na rzecz zmniejszenia emisyjności statków śródlądowych i rozwoju floty odpornej na zmiany klimatu, s. 40.	W ramach KPŻ2030 podejmowane będą działania w zakresie kształtowania otoczenia strategiczno-regulacyjnego działalności armatorów śródlądowych i stocznii śródlądowych oraz działania wspierające modernizację floty i wdrożenie innowacyjnych rozwiązań. Podstawowym celem tych działań będzie rozszerzenie katalogu instrumentów wsparcia finansowego	Brak konkretnych działań na rzecz modernizacji floty.	W niewystarczający sposób przedstawiony został sposób tzw. przeskoku technologicznego związanego z modernizacją floty żeglugi śródlądowej i wprowadzeniem jednostek nisko i zero emisyjnych. Brak zaplanowanych mechanizmów wspierających ten proces, jak również podejścia sektorowego i transferu wiedzy w ramach B+R.	Uwaga uwzględniona.

		armatorów ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej.			
182	Tabela 8. Kamienie milowe realizacji Celu szczegółowego 2, s. 41.	Niskoemisyjne i zeroemisyjne oraz odporne na zmiany klimatu statki żeglugi śródlądowej na drogach wodnych	Brak szczegółów.	Należy określić co ma być celem tego kamienia milowego, czy budowa, czy zakup, bądź inna forma.	Uwaga nieuwzględniona. Działania niezbędne do osiągnięcia danego działania (kamienia milowego) określone są w korespondującym z danym kamieniem milowym rozdziale/fragmencie KPŻ2030.
183	7. Ogólny plan finansowy, s. 59.	Wśród potencjalnych źródeł finansowanie należy zaliczyć: 1. Krajowe środki publiczne, w tym m.in.: a) środki własne inwestora – Wód Polskich; b) budżet państwa; c) budżety JST - samorządy województwa, powiatu i gminy; d) Fundusz Żeglugi Śródlądowej i Fundusz Rezerwowy.	Program nie może zawierać potencjalnych źródeł finansowania tylko konkretne środki przeznaczone na poszczególne priorytety programu.	Zgodnie z ustawą o zasadach prowadzenia polityki rozwoju kwotę środków przeznaczonych na finansowanie realizacji programu i jej podział między poszczególne priorytety, a w przypadku programu rozwoju. Czy z chwilą gdy będą znane kwoty środków finansowych Program zostanie zaktualizowany?	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z art. 19.1 ustawy <i>o zasadach prowadzenia polityki rozwoju</i> , na którą powołuje się autor uwagi, ocena zgodności projektu Programu ze średniookresową strategią rozwoju kraju oraz z zakresem określonym w art. 17 ust. 1. należy do wyłącznej kompetencji ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego. Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego wydaje opinię w tym zakresie w terminie 30 dni od dnia otrzymania projektu programu rozwoju. Projekt KPŻ 2030 otrzymał pozytywną opinie Ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego dotyczącą zgodności ze średniookresową strategią rozwoju kraju oraz z zakresem określonym w art. 17 ust. 1 UZPPR.
184	7. Ogólny plan finansowy, s. 60.	Dodatkowo, w ramach przyznanego corocznie limitu należy przewidzieć w roku 2031 poniesienie kosztów związanych z wykonaniem raportu ewaluacyjnego w wysokości 0,25 mln zł. finansowanego w ramach części 69.	Program obejmuje okres do 2030 r. Skąd informacja o finansowaniu po okresie realizacji.		Uwaga wyjaśniona. Uwzględnienie kosztów związanych z wykonaniem raportu ewaluacyjnego wynika wprost z art. Art. 17. 1 pkt. 6 b) ustawy <i>o zasadach prowadzenia polityki rozwoju</i> . W związku z tym iż wymagana jest ewaluacja ex-post, a więc podsumowująca efekty realizacji programu, jej przeprowadzenie możliwe jest dopiero po pełnym wdrożeniu zapisów dokumentu.
185	Załącznik nr 1. Indykatywna lista projektów	Lista inwestycji	Zmiana kategorii inwestycji	Na liście projektów indykatywnych w pozycji Kategoria inwestycji należy wskazać inwestycje na DWW jako podstawowe. Obecne zapisy wskazują, że do 2030 r. jest	Uwaga nieuwzględniona. Zaprezentowany w KPŻ2030 podział listy projektów na podstawowe i rezerwowe jest wynikiem

	inwestycyjnych do realizacji w ramach Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030, s. 65.			możliwy brak jakichkolwiek inwestycji na Wiśle, gdyż wszystkie określone są jako rezerwowe. Ponadto należy zaktualizować szacowane wartości dla realizacji inwestycji określonych w tabeli.	<p>przedstawionego (na aktualnym etapie prac nad projektem Programu Fundusze Europejskie Na Klimat, Infrastrukturę i Środowisko 2021-2027) szacowanego podziału alokacji na transport wodny śródlądowej w ramach Celu Polityki 3.</p> <p>Inwestycje o charakterze rezerwowym na obecnym etapie procedury legislacyjnej projektu uchwały nie posiadają dedykowanych źródeł finansowania, a co za tym idzie niemożliwe jest określenie wysokości dofinansowania inwestycji.</p> <p>Niemniej jednak obecnie jak i po przyjęciu KPŻ2030 przez Radę Ministrów będą trwały prace nad znalezieniem innych, potencjalnych źródeł finansowania inwestycji z listy rezerwowej.</p> <p>Należy zauważyć, że wypełnienie kluczowych wskaźników produktu i rezultatu KPŻ2030 wymaga realizacji inwestycji zarówno z listy podstawowej jak i rezerwowej. Tym samym wskazane projekty inwestycyjne na DWW również powinny być zrealizowane w ramach KPŻ2030, w szczególności w kontekście wypełnienia celu głównego Programu.</p>
186	Załącznik nr 2. Zakładane parametry eksploatacyjne dróg wodnych po realizacji Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030, s. 65.	Mapa	Nieczytelne parametry dróg wodnych. Brak pozostałych Międzynarodowych Dróg Wodnych.	Należy załączyć bardziej czytelną mapę.	Uwaga uwzględniona.
187	2.2 Zgodność z dokumentami Unii Europejskiej oraz międzynarodowymi, s. 7-8.	O Porozumieniu AGN: „Na jego mocy Polska zobowiązuje się do zapewnienia, na wymienionych w porozumieniu drogach wodnych, warunków	Zdecydowanie zbyt skrótowa (a co za tym idzie) błędna interpretacja zobowiązania Polski w zakresie zapewnienia warunków nawigacyjnych na drogach wodnych o oznaczeniu E. Proponowany zapis:	Aneks III Porozumienia AGN wyznacza charakterystyki techniczne i operacyjne dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym. W części (a) Aneksu III określono wymogi techniczne w formie równorzędnych zasad (obowiązują wszystkie zasady, a nie jedynie wybrana). W pozycji (ii) określono, że <i>tylko drogi wodne spełniające przynajmniej podstawowe wymogi klasy IV [...] mogą zostać uznane za</i>	Uwaga uwzględniona. Fragment dot. Porozumienia AGN zostanie przeformułowany, uwzględniając w szczególności Aneks III. Dodatkowo należy zauważyć, że Wnioskodawca nadinterpretuje postanowienia AGN w zakresie wymagań modernizacji dróg wodnych klasy IV

		nawigacyjnych odpowiednich dla śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, tzw. klasy „E”, odpowiadającej co najmniej IV klasie żeglowności.”	„Na jego mocy Polska zobowiązuje się do zapewnienia, na wymienionych w porozumieniu drogach wodnych o oznaczeniu E, a nieposiadających IV klasy żeglowności, warunków nawigacyjnych odpowiadających klasie żeglowności Va (modernizacja istniejących dróg wodnych) lub Vb (budowa nowych dróg wodnych).”	<i>drogi wodne o znaczeniu E.</i> Mowa tu jedynie o drogach wodnych posiadających w momencie wejścia w życie konwencji (t.j. 15.02.2017 – wejście w życie ustawy o ratyfikacji porozumienia AGN) klasę IV. Natomiast pozycja (iii) Aneksu III mówi, że podczas modernizacji dróg wodnych klasy IV lub niższej wymaga się spełnienia parametrów klasy Va. Jednocześnie pozycja (v) wymaga uzyskania parametrów klasy Vb dla nowych dróg wodnych. Ponieważ wymóg posiadania minimum IV klasy na ogromnej większości sieci dróg wodnych w kraju nie jest spełniony Konwencja AGN wymaga doprowadzenia ich do klasy Va lub Vb, a nie minimum IV.	i niższej do klasy Va. Przepis AGN, na który powołuje się Wnioskodawca, dotyczy zaleceń, a nie wymogów dla modernizacji. Dokładna treść tych regulacji brzmi: <i>Podczas modernizacji dróg wodnych klasy IV (a także mniejszych regionalnych dróg wodnych) zaleca się, aby zostały spełnione parametry co najmniej klasy Va.</i>
188	2.2 Zgodność z dokumentami Unii Europejskiej oraz międzynarodowymi, s. 4 i 10 oraz Słowniczek uwaga dotyczy znaczenia skrótu w całym dokumencie (jest przytaczany wielokrotnie)	„DWW - Droga Wodna Rzeki Wisły obejmująca odcinek Gdańsk-Elbląg-Warszawa-Dęblin-Brześć (granica państwa)” oraz „DWW - Droga Wodna Rzeki Wisły obejmuje: drogę wodną E-40 dla rzeki Wisły na odcinku od Gdańska do Warszawy i E-40 na odcinku od Warszawy do granicy Polska-Białoruś (Brześć) oraz drogę wodną E-70 na odcinku od Wisły do Zalewu Wiślanego (do Elbląga).”	Błędna nazwa drogi wodnej oraz błędne opisany jej przebieg. Błędna interpretacja ustaleń „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030”	W przytaczanej na str. 10 „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” znalazł się skrót „DDW” oznaczający „Drogę Wodną Rzeki Wisły”, czyli wg przypisu oraz Słowniczka drogę wodną E40. Tymczasem przytaczany fragment strategii transportowej (str. 91) mówi o przyspieszeniu „rozwoju polskich śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu transportowym, w szczególności Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz <u>Drogi Wodnej Dolnej Wisły</u> ”. Droga Wodna Dolnej Wisły to nie to samo co droga wodna rzeki Wisły. Droga wodna Rzeki Wisły jest natomiast określona w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 26 czerwca 2019 r. w sprawie śródlądowych dróg wodnych (Dz. U. poz. 1208) w wykazie śródlądowych dróg wodnych pod pozycją 29. „Rzeka Wisła od ujścia rzeki Przemszy do połączenia z Kanałem Łaczańskim wraz z tym kanałem i od tego kanału do ujścia do Zatoki Gdańskiej oraz z Jeziorem Włocławskim”, co oznacza, że Droga Wodna Wisły ma przebieg zgodny z biegiem rzeki Wisły i nie biegnie do granicy polsko-białoruskiej.	Uwaga uwzględniona.
189	3.1.2. Zasoby wodne, s. 20.	Mapa 2. Klasyfikacja niedoboru lub nadmiaru opadów w stosunku do normy wieloletniej w latach hydrologicznych 2018 i 2019 w ujęciu sezonowym	Zaprezentowane mapy nie obrazują omawianego w rozdziale zagadnienia (są nie na temat). Ponadto jako autorów przywołano nieistniejącą w Polsce służbę – nie ma w kraju „Państwowej Służby Hydrologicznej” – jest albo Państwowa Służba Hydrogeologiczna (w ramach PIG-PIB) oraz Państwowa Służba	Do zobrazowania omawianego w rozdziale stanu zasobów wód powierzchniowych i opadów użyto mapy zjawisk hydrogeologicznych, czyli stanu wód podziemnych. Prezentowane treści w efekcie nie dotyczą omawianego zagadnienia i w ogóle nie są związane z problematyką programu. Ponadto jakość załączonych map jest bardzo słaba.	Uwaga uwzględniona.

			Hydrologiczno-Meteorologiczna (w ramach IMGW)		
190	3.3.1 Turystyka wodna, s. 23.	Cały rozdział	Błędnie rozpoznane uwarunkowania funkcjonowania turystyki wodnej – przytoczone wątpliwe dane źródłowe, a samo zagadnienie ma skrajnie niedostateczny opis	Przytoczono zaskakujące dane dot. turystyki na pasażerskich statkach śródlądowych: aż <u>12 mln</u> miejsc na statkach pasażerskich pływających po kraju przy flocie liczącej 130 statków (!); do liczby przewiezionych turystów 1,36 mln doliczono prawdopodobnie liczbę pasażerów promów rzecznych jak np. Świnoujście (ok. 1 mln pasażerów), bo największe systemy żeglugowe przewoziły wielokrotnie mniej (Żegluga Augustowska ok. 120 tys.; Żegluga Elbląsko-Ostródzka – 85 tys.; Bydgoski Tramwaj Wodny ok. 35 tys.). Ponadto błędne potraktowano tramwaj wodny jako środek komunikacji codziennej (znaczenie transportowe), a nie turystycznej	Uwaga uwzględniona.
191	3.3.2 Rynek krajowych usług przewozowych w żegludze śródlądowej, s. 24.	„(...) najważniejszymi odcinkami wykorzystywanymi w celach transportowych są Bydgoski Węzeł Wodny (połączenie DWW-ODW) (...)”	Bydgoski Węzeł Wodny nie łączy DWW z ODW	Bydgoski Węzeł Wodny łączy Drogę Wodną Dolnej Wisły z Kanałem Bydgoskim i Notecią (składowymi MDW E70). Nie ma tu bezpośredniego dostępu do ODW.	Uwaga uwzględniona.
192	3.3.4 Flota żeglugi śródlądowej, s. 27.	„Z analiz Komisji Europejskiej wynika, że jednostkowo najbardziej niskoemisyjnym środkiem transportu jest ciągnik siodłowy wykorzystywany w zestawach do ciężarowego transportu drogowego, który emituje mniej niż 3% zanieczyszczeń emitowanych przez lokomotywę elektryczną (w jednostce miary „wozokilometr”).”	Używanie jednostki pojazdokilometru (wozokilometr) do porównania emisyjności transportu jest niewłaściwe.	Wozokilometr jest niewłaściwym punktem odniesienia dla porównań różnych środków transportu – używa się go do porównań w obrębie jednej gałęzi czy nawet typu środka transportu. Kiedy analizujemy różne środki transportu i ich znaczenie dla emisji CO ₂ przy transporcie ładunków należy używać jednostki tonokilometr pozwalającej zobrazować emisyjność w przeliczeniu na ilość przewożonego ładunku. W efekcie tego błędu w projekcie programu znalazł się ten niewłaściwy wniosek przekonywujący o ekologiczności ciągnika siodłowego.	Uwaga częściowo uwzględniona. Rozdział zostanie przeredagowany i przeformułowany. Należy jednak zauważyć, że jednostka wozokilometr jest używana przy monetyzowaniu zewnętrznych kosztów środowiskowych transportu. Użycie tej jednostki wynika wprost z podręczników KE dot. kosztów zewnętrznych transportu, stanowiących podstawę analiz kosztów i korzyści projektów infrastrukturalnych. Tym samym jednostka wozokilometr nie stanowi błędu metodycznego.

193	4.2. Cele szczegółowe i zakres interwencji, s. 32.	„Zakres interwencji KPŻ2030 odnosi się do polskich odcinków międzynarodowych dróg wodnych wskazanych w Porozumieniu AGN, tj.: - E30 – ODW, odcinek od Gliwic do portów morskich Szczecin i Świnoujście, - E40 – DWW na odcinku Gdańsk-Toruń, - E70 – połączenie Odra-Wiśla oraz połączenie Wiśla-Zalew Wiślany.”	Przyjęty zakres interwencji jest niespójny, logiki programowania	Z diagnozy nie wynika zaprezentowany podział zakresu interwencji, jest tam główny wniosek o Odrze i Wiśle jako najważniejszych drogach wodnych. Wyodrębnienie z drogi wodnej dolnej Wisły tylko odcinka Gdańsk – Toruń nie zostało uzasadnione. Włączenie w zakres logiki interwencji E70 również nie znajduje uzasadnienia w zaprezentowanej w projekcie programu diagnozie.	Uwaga wyjaśniona. Cytowany zapis Programu (fragment treści) zostanie, w wyniku innych uwag zgłoszonych w ramach konsultacji publicznych, przeredagowany (wstępna propozycja zapisu: <i>Zakres interwencji KPŻ2030 odnosi się do następujących odcinków dróg wodnych (...)</i>). Należy podkreślić, że nadrzędnym celem Programu jest utrzymanie konkurencyjności sektora żeglugi śródlądowej oraz wzmocnienie roli transportowej dróg wodnych w poszczególnych korytarzach transportowych łączących porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej z zapleczem lądowym. Działania na całym odcinku DWW znajdują się w zakresie programu rozwoju dedykowanemu tej drodze wodnej.
194	4.2.2.1. Kształtowanie warunków na rzecz rozwoju terminali (portów, punktów przeładunkowych) śródlądowych i włączenia transportu wodnego śródlądowego w system transportu intermodalnego, s. 35-40.	Treść podrozdziału wraz z mapami 8 i 9	Brak informacji o źródle dla analiz skutkujących wskazaniem „(...) ok. 7 działających stale rejonów potencjalnie wykorzystywanych do przeładunków na DWW: (...)” Zaskakująco niskie wartości prezentowane na mapach zawierających prognozę przewozów na ODW i DWW w roku 2030 i brak metodologii i wyczenia tych wartości.	Dla ODW podano źródło dla informacji pozwalających określić terminale o największym potencjale natomiast w przypadku DWW takiego źródła już nie ma. Wspomniana w dalszej części analiza wielokryterialna (wielokryterialna) również nie została scharakteryzowana w sposób wskazujący na rodzaj wykorzystanych danych i zastosowanej metodyki wyboru. W porównaniu do wartości przedstawianych przez przedstawicieli MG MiŻ w ramach prezentacji „Program Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły – informacja o stanie przygotowania” z 27 listopada 2019 r. wskaźniki prognozy przewozów dla 2030 r. na mapach 8 i 9 są niekiedy ponad 100 – krotnie niższe. Skąd wynika tak radykalna zmiana?	Uwaga uwzględniona. W przypadku różnicy dotyczących danych prezentowanych dotychczas przez przedstawicieli MG MiŻ należy zauważyć, że materiałem wyjściowym są założenia inwestycyjne. Przedstawione w KPŻ2030 dane dotyczą rezultatów inwestycji określonych w tym dokumencie – rewitalizacja istniejącej infrastruktury. Natomiast w przypadku projektu Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły, dane dotyczyły realizacji inwestycji zakładanych w tym programie tj. oprócz rewitalizacji istniejącej infrastruktury uwzględnienie budowy nowej infrastruktury.
195	4.2.2.1. Kształtowanie warunków na rzecz rozwoju	Społecznie zrównoważona żegluga śródlądowa	Brak wskazania w jaki sposób miałyby zostać wytworzone warunki do budowy sieci miejsc postojowych dla użytkowników dróg wodnych. Brak	Zauważa się znaczną różnicę skali inwestycji pomiędzy infrastrukturą typowo pasażerską (w tym sportowo-rekreacyjną) a punktami towarowymi. Zarówno pod względem kosztów budowy jak i obszarów odpowiedzialności	Uwaga nieuwzględniona. Struktura i rozwój portów śródlądowych jest zagadnieniem obszernym i wymaga

	terminali (portów, punktów przeładunkowych) śródlądowych i włączenia transportu wodnego śródlądowego w system transportu intermodalnego , s. 35-40.		informacji czym jest „wysoka gęstość” miejsc postojowych oraz czy w takim samym stopniu dotyczy ona zarówno infrastruktury pasażerskiej jak i towarowej. Brak wskazania jakie podmioty miałyby prowadzić tego typu inwestycje.	obie te gałęzie mogą być rozwijane administracyjnie na zupełnie różnych poziomach czy też przez podmioty prywatne. Konieczne jest doszczegółowienie tej części dokumentu.	przeprowadzenia dodatkowych analiz oraz dedykowanego dokumentu określającego cele i potencjalnego kierunku rozwoju. W KPŻ2030 wskazano wśród kamieni milowych celu 2. działanie pn. „Określenie struktury portów śródlądowych i nabrzeży przeładunkowych z uwzględnieniem kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. i w perspektywie do 2040 r.”. W samej treści KPŻ2030 zaprezentowane zostały ogólne informacje o charakterze diagnostycznym i prognostycznym, natomiast dla infrastruktury punktowej powstanie dedykowany dokument. Niemniej jednak sam zapis dot. miejsc postojowych zostanie dodatkowo uszczegółowiony.
196	4.2.3. Cel szczegółowy 3 – Rozwój partnerstwa na rzecz zrównoważonego rozwoju dróg wodnych, s. 42.	W KPŻ2030 działania nie inwestycyjne nie posiadają przypisanych indywidualnie terminów realizacji, budżetu oraz podmiotów odpowiedzialnych.	Postuluje się przygotowanie listy projektów nie inwestycyjnych w szczególności uwzględniającej przygotowanie koncepcji zagospodarowania polskiego odcinka drogi wodnej E70 w okresie funkcjonowania KPŻ2030. Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego z uwagi na prowadzone prace deklaruje chęć współpracy merytorycznej przy tym projekcie.	Należy nadmienić, iż Kujawsko-Pomorskie Biuro Planowania we Włocławku podjęło wstępne prace diagnostyczne zmierzające do wskazania optymalnego rozwiązania dla korytarza MDW E70.	Uwaga częściowo uwzględniona. Terminy realizacji działań nie inwestycyjnych – ujętych jako kamienie milowe – posiadają wskazany termin realizacji. Część finansowa działań tego typu opisana jest w Rozdziale 7. Niemniej dokument zostanie uzupełniony o dodatkowe informacje, kamienie milowe dotyczącego drogi wodnej E70.
Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego					
197	Uwaga ogólna	Projekt dokumentu Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030	Projekt dokumentu nie spełnienia przesłanek programowych.	Projekt dokumentu opracowano pod kątem realizacji do roku 2030 zadań dotyczących Odrzańskiej i Wiślniej Drogi Wodnej. Pomija się pozostałe drogi wodne, w tym klasyfikowane. Rodzi się pytanie jakie będą podejmowane działania dotyczące poprawy i uzyskania Dobrych Warunków Nawigacyjnych na pozostałych szlakach wodnych. W dokumencie pojawia się pewna niespójność. W części diagnostycznej mowa jest o śródlądowych drogach wodnych w Polsce, co prawda w ogólnym statystycznym znaczeniu bez ich charakterystyki żeglugowej (funkcja transportowa, turystyczna, mieszana), zaś w części programowej dot. celów strategicznych i zakresu interwencji i brak konkretnych	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga ma charakter polemiczny.

				odniesień lub ujmuje się to się na zasadach ogólnych przesłanek w Celu Szczegółowym 3 – Rozwój partnerstwa na rzecz zrównoważonego rozwoju dróg wodnych. Wnioskuje aby opracować właściwy Program Rozwoju Dróg Wodnych w Polsce, który nie będzie ograniczyć się do projektu Krajowego Programu Żeglugowego 2030, Projektu Programu Rozwoju ODW i WDW.	Zgodnie z art. 19.1 ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju ocena zgodności projektu Programu ze średniookresową strategią rozwoju kraju oraz z zakresem określonym w art. 17 ust. 1. należy do wyłącznej kompetencji ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego. Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego wydaje opinię w tym zakresie w terminie 30 dni od dnia otrzymania projektu programu rozwoju. Projekt KPŻ 2030 otrzymał pozytywną opinię Ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego dotyczącą zgodności ze średniookresową strategią rozwoju kraju oraz z zakresem określonym w art. 17 ust. 1 UZPPR. Niemniej jednak elementy diagnozy zostaną uszczegółowione i dopracowane tak aby zwiększyć spójność całego dokumentu.
198	str. 1 Tytuł opracowania	Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030	Tytuł opracowania budzi wątpliwości co do jego zawartości. W treści dokumentu nie uwzględniana się m.in. połączenia wodnego Odra – Wisła. Dokonać zmiany nawy dokumentu przy założeniu, że opracowanie nie obejmuje pozostałych dróg wodnych, w tym również polskiego odcinka MDWE 70, szczególnie odcinka Odra – Wisła.	W opracowaniu KPŻ2030 wszelkie działania dotyczące modernizacji i planów inwestycyjnych odnoszą się w zasadzie do Odrzańskiej Drogi Wodnej (ODW) oraz Drogi Wodnej Rzeki Wisły (DWW). (np. w punkcie 3.2. na str. 21: Wnioski z diagnozy sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej, z uwzględnieniem obszarów funkcjonalnych, w tym miejskich obszarów funkcjonalnych) mowa jest jedynie o tych dwóch odcinkach, podobnie w punkcie 4.4. Wizja rozwoju sektora transportu wodnego śródlądowego do 2030 r. opisane inwestycje dotyczą jedynie ODW i DWW	Uwaga nieuwzględniona. Zakres interwencji dot. odcinków wykorzystywanych transportowo, w oparciu o dane statystyczne od 2015 r. (rok referencyjny określony w Strategii Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności UE). Diagnoza obejmowała zatem obszar oddziaływania tych ww. odcinków dróg wodnych. Niemniej jednak diagnoza zostanie rozszerzona i uzupełniona w celu doprecyzowania obszaru oddziaływania Programu, a cel główny zostanie odpowiednio zmodyfikowany.
199	Str. 4 Słowniczek	E70	Dodać wyjaśnienie skrótu E70 / MDWE70	Należy zawrzeć wyjaśnienia do akronimów znajdujących się w analizowanym dokumencie	Uwaga uwzględniona.

200	<p>Zakres Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły i Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej, realizując cele polityki rozwoju kraju, będzie uwzględniał nie tylko inwestycje związane z osiągnięciem międzynarodowych klas żeglowności oraz budową nowych połączeń istotnych z punktu widzenia zrównoważonego rozwoju transportowego kraju. Będzie obejmował również działania krótkookresowe przewidziane do realizacji w ramach KPŻ2030.</p>	<p>W jaki sposób Program będzie korelował z planowanymi Programami strategicznymi dla ODW i DWW?</p>	<p>Wnioski i problemy przedstawione w diagnozie nie znajdują rozwiązania w części interwencyjnej dokumentu. Ponadto dokument ma charakter bardzo ogólnikowy – nie przedstawia problematyki żeglugi w kontekście całej drogi wodnej, w tym m.in. dużej retencji, przeciwdziałaniu suszy i powodzi, czy wykorzystaniu potencjału hydroenergetycznego. Takie podejście do metodologii programu stawia w wątpliwość, aby docelowy program dla Wisły, który ma zostać przygotowany w roku 2023, obejmował kompleksowe zagospodarowanie dróg wodnych, z uwzględnieniem wszystkich aspektów, w tym również uwarunkowań środowiskowych.</p>	<p>Zakres Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły i Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej, realizując cele polityki rozwoju kraju, będzie uwzględniał nie tylko inwestycje związane z osiągnięciem międzynarodowych klas żeglowności oraz budową nowych połączeń istotnych z punktu widzenia zrównoważonego rozwoju transportowego kraju. Będzie obejmował również działania krótkookresowe przewidziane do realizacji w ramach KPŻ2030.</p>	<p>Uwaga wyjaśniona.</p> <p>KPŻ2030 jest dokumentem planistycznym dla sektora transportu wodnego śródlądowego – określa on cele zgodne z polityką transportową kraju, ujętą w krajowych dokumentach strategicznych (SZRT i SOR), ukierunkowanym na likwidację największych „wąskich gardeł” transportu wodnego śródlądowego. Przedstawiona w Programie diagnoza społeczno-gospodarcza obejmuje najważniejsze elementy mające wpływ na funkcjonowanie tej gałęzi transportowej w perspektywie do 2030 r. tj. stan infrastruktury, uwarunkowania prawne funkcjonowania rynku żeglugowego, diagnozę transportową, flotę oraz najważniejsze powiązania o charakterze środowiskowym (zasoby wodne) oraz ekonomicznym (porty morskie i śródlądowe).</p> <p>Wnioski z diagnozy wykazały konieczność realizacji w perspektywie do 2030 r.:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. inwestycji na transportowo wykorzystywanych odcinkach dróg wodnych (m.in. odcinki transgraniczne oraz dostępne do portów morskich); 2. działań o charakterze regulacyjnym i promocyjnym mające na celu wzmocnienie funkcjonowania sektora; 3. kontynuacji działań na rzecz opracowania kierunków rozwoju infrastruktury poza perspektywą 2030 r. <p>Tym samym opracowany zakres interwencji jest spójny z częścią diagnostyczną, zachowując logikę programowania.</p> <p>W przypadku relacji pomiędzy KPŻ2030, a Programami Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły oraz Odrzańskiej Drogi Wodnej to należy</p>
-----	--	--	---	--	---

					<p>zauważyć, że istotą jest realizacja celów strategicznych do 2030 r. dla polityki transportowej kraju – określonych w KPŻ2030 r. oraz realizacja postanowień Porozumienia AGN – opracowanie skoordynowanego programu rozwoju infrastruktury poza perspektywę 2030 r. Program Rozwoju DWW i ODW będą stanowiły osobne dokumenty, uwzględniające wszystkie elementy wymagane przez przepisy ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju.</p> <p>Niemniej jednak KPŻ2030 zostanie uzupełniony o dodatkowe elementy diagnozy oraz zmodyfikowany zostanie cel główny Programu.</p>
201	Str. 5 Założenia KPŻ do roku 2030	Zapis odwołujący się do porozumienia AGN (Europejskie Porozumienie w Sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym – ratyfikowane 6 marca 2017 przez Prezydenta RP A. Dudę), zgodnie z którym Rzeczpospolita Polska, jako strona Porozumienia AGN, zobowiązana jest do zapewnienia na objętych tym Porozumieniem drogach wodnych warunków nawigacyjnych spełniających kryteria właściwe dla śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, tzw. klasy „E”.	Do realizacji postanowień Porozumienia AGN niezbędne jest przeprowadzenie inwestycji polegających na modernizacji polskich odcinków dróg wodnych E30, E40 i E70 oraz budowy brakujących śródlądowych połączeń wodnych w rozumieniu AGN... <u>Jest to nieprecyzyjny zapis, biorąc pod uwagę</u> , że KPŻ 2030 nie przewiduje żadnych inwestycji na znaczącym odcinku drogi wodnej E70 (odcinki Noteci oraz Warty).	Należy doprecyzować zapisy dokumentu oraz wskazać jak będą realizowane inwestycje m.in. dotyczące całego polskiego odcinka MDW E70.	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Realizacja Postanowień AGN nie jest przedmiotem KPŻ2030.</p> <p>KPŻ2030 jest programem rozwoju sektora żeglugi śródlądowej, tj. obejmuje swoim zakresem podniesienie konkurencyjności i wykorzystania transportu wodnego śródlądowego (m.in. poprzez inwestycje na wykorzystywanych transportowo odcinkach dróg wodnych) oraz otoczenia zewnętrznego (m.in. utrzymanie konkurencyjności przedsiębiorstw, utrzymanie poziomu zatrudnienia oraz rozwój szkolnictwa zawodowego).</p> <p>Realizacja celów szczegółowych KPŻ2030 nie jest uwarunkowana jedynie realizacją działań inwestycyjnych.</p> <p>Niemniej jednak treść KPŻ2030 zostanie uzupełniona o szczegółowe informacje dot. Porozumienia AGN i jego korelacji z Programem, a także od działania w zakresie MDW70.</p>

		odpowiadających co najmniej IV klasie żeglowności.			
202	Str. 5 Punkt 1	„...trwają prace nad Programem Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Programem Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły. Celem ww. programów jest zaprojektowanie długoterminowej strategii rozwoju najważniejszych dróg wodnych – uwzględniającej zakres interwencji konieczny do osiągnięcia międzynarodowych klas żeglowności i budowy brakujących połączeń – wraz z analizą społeczno-ekonomiczną planowanych działań. Realizacja programów pozwoli na wypełnienie przez Rzeczpospolitą Polską postanowień Porozumienia AGN przy jednoczesnej realizacji celów SOR.”	Czy można stwierdzać że wypełnione zostaną postanowienia AGN, jeśli plany inwestycyjne nie dotyczą znaczącego odcinka drogi wodnej E70 (odcinki Noteci oraz Warty)?	Należy uzupełnić zapisy dokumentu o zakres zamierzeń inwestycyjnych dot. odcinka MDW E70 na połączenie Odra - Wisła.	Uwaga wyjaśniona. Treść KPŻ2030 zostanie uzupełniona o szczegółowe informacje dot. postanowień Porozumienia AGN, jego zakresu oraz korelacji z KPŻ2030. Dodatkowo w KPŻ2030 zostaną uwzględnione działania związane z MDW70.
203	Str. 9 punkt 2.3. Zgodność z krajowymi dokumentami strategicznymi	Do roku 2030 zakłada się osiągnięcie przepustowości transportowej umożliwiającej efektywne funkcjonowanie całego systemu transportowego	Należy uzupełnić również w zakresie MDW E70 na połączeniu Odra – Wisła.	Proponowany budżet na inwestycje i lista projektów do realizacji dotyczy jedynie tych dwóch odcinków dróg wodnych: ODW i DWW. Potwierdza to m.in. zawarta na stronie 60 Tabela 15. Poziomy dofinansowania na inwestycje podstawowe KPŻ2030 W sytuacji gdy modernizacja pojedynczej śluzy to wydatek rządu 200 mln zł (Załącznik nr 1. Indykatywna lista projektów inwestycyjnych do realizacji w ramach Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030),	Uwaga uwzględniona. Zapis zostanie przeredagowany. Kwestie dotyczące rozwoju MDW E70 zostaną uzupełnione.

		poprzez uzyskanie efektu sieciowego w ujęciu międzygałęziowym, zapewniającego sprawną obsługę transportową społeczeństwa i gospodarki, a także przyczyniającego się do obniżenia negatywnego oddziaływania na środowisko oraz zdrowie i jakość życia.		twierdzenie zawarte na stronie 42: ...jest więc szansą na włączenie polskich odcinków śródlądowych dróg wodnych E30, E40 i E70 do sieci TEN-T, tym samym jednym z zakresów działań w ramach KPŻ2030 jest dążenie do włączenia polskich dróg wodnych do TEN-T (ma to się dokonać w roku 2023 – tabela nr 9) w rzeczywistości jest to niemożliwe do realizacji. Ponadto w SOR na który powołuje się KPŻ2030, droga wodna E70 wskazana jest do realizacji w dalszej perspektywie (SOR, Rysunek 18. Sieć drogowa 2030, lotniska, porty i drogi wodne). Tym samym zapis ze str. 42: „Zgodnie z postanowieniami AGN Polska zobowiązała się do zapewnienia na drogach wodnych objętych zakresem Porozumienia (E30, E40 i E70) międzynarodowych parametrów żeglowności, tj. co najmniej IV klasy żeglowności”.. , kontekście założeń strategicznych jest nierealny do osiągnięcia.	
204	Str. 10 2.3. Zgodność z krajowymi dokumentami strategicznymi	transporte wodnym śródlądowym celem działań będzie dążenie do przywrócenia niezawodnego i efektywnego transportu wodnego śródlądowego poprzez eliminację wąskich gardeł, w szczególności na ODW.	transporte wodnym śródlądowym celem działań będzie dążenie do przywrócenia niezawodnego i efektywnego transportu wodnego śródlądowego poprzez eliminację wąskich gardeł, w szczególności na ODW i DWW.	Pominięcie Wisły	Uwaga częściowo uwzględniona. Zapis zostanie przerehabilitowany.
205	Str. 12 2.4. Inne powiązane dokumenty planistyczne	Inwestycje te, dzięki swojemu wielofunkcyjnemu charakterowi, wpłyną pozytywnie nie tylko na zaopatrzenie w wodę na potrzeby prowadzenia żeglugi, ale również dla społeczeństwa, rolnictwa i przemysłu.	Inwestycje te, dzięki swojemu wielofunkcyjnemu charakterowi, wpłyną pozytywnie nie tylko na zaopatrzenie w wodę na potrzeby prowadzenia żeglugi, budowy elektrowni wodnych a także na potrzeby rolnictwa i przemysłu.	Brak bardzo ważnej funkcji OZE w kontekście stopni wodnych Usunięty zapis: dla społeczeństwa (zapis nic nie wnosi)	Uwaga nieuwzględniona. W ramach KPŻ2030 nie planuje się budowy stopni wodnych, na których mogą powstawać elektrownie wodne. Zakres Programu obejmuje modernizację istniejących elementów. W przypadku inwestycji liniowych wskazanych w KPŻ2030 – ich celem jest rewitalizacja istniejącej zabudowy regulacyjnej umożliwiającą m.in. efektywną pracę lodołamaczy.

206	Str. 14 Punkt 3.1. Śródlądowe drogi wodne w Polsce - mapa	Mapa 1. Obecny stan dróg wodnych śródlądowych w Polsce z podziałem na klasy żeglowności	mapa przedstawia niekatulany wykaz klasyfikowanych dróg wodnych	Uwzględnić zmiany wynikające z rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 października 2020 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych.	Uwaga uwzględniona.
207	Str. 15 Tabela 1 Parametry eksploatacyjne śródlądowych dróg wodnych	minimalna szerokość szlaku żeglownego w rzece dla dróg wodnych klasy IV wynosi 40 m.	Wątpliwe jest dostosowanie w istniejącym przebiegu MDW E70 na obszarze Polski IV klasy żeglowności? (patrz średnia szerokość Noteci). Z perspektywy KPŻ 2030, MDWE70 na terenie Polski ogranicza się do odcinków Odry oraz Wisły, a nie rozpatruje się polskiego odcinka E70 jako całości	W kontekście całego polskiego odcinka E70 należy wyjaśnić, dlaczego analizie podlegają jedynie odcinki mogące po modernizacji spełnić IV klasę żeglowności? Jak Ministerstwo Infrastruktury planuje utrzymać spójność w zakresie inwestycji dla całego polskiego odcinka E70, mając na uwadze znaczący odcinek mogący osiągnąć co najwyżej II klasę żeglowności w istniejącym jej przebiegu?	Uwaga częściowo uwzględniona. Zgodnie z poprzednimi uwagami, Program zostanie uzupełniony o kwestie MDW E70, przede wszystkim w zakresie konieczności opracowania kierunków i celu rozwoju infrastruktury MDW E70. Jednocześnie w ramach KPŻ2030 nie planuje się projektów mających na celu dostosowanie parametrów eksploatacyjnych szlaku żeglownego do parametrów IV klasy żeglowności. KPŻ2030 w swoim zakresie inwestycyjnym odnosi się do odcinków dróg wodnych wykorzystywanych transportowo, natomiast w pozostałym zakresie w ramach KPŻ2030 planuje się działania programowe, określające konieczność planowania rozwoju w oparciu o uwarunkowania zewnętrzne odcinków dróg wodnych niewykorzystywanych transportowo.
208	Str. 21 Mapa 3	Zakres terytorialny inwestycji KPŻ2030	pokazuje inwestycje wyłącznie na Wiśle i Odrze	Należy uzupełnić o brakujący odcinek MDW E70 na połączeniu Odra – Wisła.	Uwaga nieuwzględniona. Mapa odnosi się do zakresu zadań inwestycyjnych przewidzianych w KPŻ2030, które wyszczególnione zostały w załączniku nr 1 do Programu. Tym samym mapa jest spójna z zakresem załącznika nr 1 do KPŻ2030 i prawidłowo pokazuje zakres terytorialny działań inwestycyjnych przewidzianych w dokumencie.
209	Str. 22 3.2. Wnioski z diagnozy sytuacji społecznej,	W ramach rozwoju morskiej energetyki wiatrowej planuje się budowę terminalu instalacyjnego w Gdyni	W ramach rozwoju morskiej energetyki wiatrowej planuje się budowę terminalu instalacyjnego w Gdyni oraz terminali serwisowych w Łebie, Ustce czy Władysławowie.	Lista portów serwisowych w KPO nie jest zamknięta, istnieje też możliwość powstania portu serwisowego w innych lokalizacjach np. we Władysławowie.	Uwaga częściowo uwzględniona. W KPŻ2030 uwzględniony zostanie zapis o otwartej liście portów.

	gospodarczej i przestrzennej, z uwzględnieniem obszarów funkcjonalnych, w tym miejskich obszarów funkcjonalnych	oraz terminali serwisowych w łebie i Ustce			
210	Str. 23 Punkt 3.3.1 Turystyka wodna	Cz. diagnostyczna opis dot. punktu 3.3.1 Turystyka wodna	Pominięto indywidualną turystkę wodną	W opisie uwzględniono tylko przewozy statkami pasażerskimi. Brak danych dot. indywidualnej turystki wodnej, która w ostatnich latach jest głównym odbiorcą i użytkownikiem dróg wodnych w Polsce (porównać dane ze służowań). Jest to kluczowy sektor, który należy w części diagnostycznej np. analiza ruchu turystycznego na bazie danych pochodzących ze służowań jednostek turystycznych. Zobrazuje to m.in. skalę zjawiska, najbardziej uczęszczane połączenia wodne).	Uwaga uwzględniona.
211	3.3.3. Infrastruktura punktowa – porty śródlądowe, s. 25.	Na DWW wykorzystywanych historycznie było ok. 9 rejonów przeładunkowych dedykowanych do obsługi żeglugi śródlądowej: Gdańsk, Tczew, Korzeniowo, Chełmno, Bydgoszcz, Solec Kujawski, Toruń, Ciechocinek, Włocławek, Płock – a także dalej w treści dokumentu	Błędna nazwa portu	W całym dokumencie należy poprawić nazwę miejscowości z Korzeniowo na Korzeniewo.	Uwaga uwzględniona.
212	3.3.3. Infrastruktura punktowa – porty śródlądowe, s. 25.	Na DWW wykorzystywanych historycznie było ok. 9 rejonów przeładunkowych dedykowanych do obsługi żeglugi śródlądowej: Gdańsk, Tczew, Korzeniowo,	Jako historycznie wykorzystywane porty należy dodać: Nowe, Grudziądz i Świecie.	Lokalizacje te były w przeszłości wykorzystywane do przeładunku towarów.	Uwaga uwzględniona.

		Chełmno, Bydgoszcz, Solec Kujawski, Toruń, Ciechocinek, Włocławek, Płock – a także dalej w treści dokumentu			
213	4.1. Cel główny i logika interwencji, s. 31.	Celem KPŻ2030 jest przywrócenie warunków dla niezawodnego i efektywnego transportu wodnego śródlądowego na głównych śródlądowych drogach wodnych w Polsce.	W jaki sposób dokument wypełni założony cel, którym jest przywrócenie warunków dla niezawodnego i efektywnego transportu wodnego na głównych drogach wodnych, jeżeli lista inwestycji na DWW jest na liście rezerwowej i nie ma zapewnionych środków na ich realizację.	Należy uwzględnić inwestycje rezerwowe na liście podstawowej.	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Zaprezentowany w KPŻ2030 podział listy projektów na podstawowe i rezerwowe jest wynikiem przedstawionego (na aktualnym etapie prac nad projektem Programu Fundusze Europejskie Na Klimat, Infrastrukturę i Środowisko 2021-2027) szacowanego podziału alokacji na transport wodny śródlądowej w ramach Celu Polityki 3.</p> <p>Inwestycje o charakterze rezerwowym na obecnym etapie procedury legislacyjnej projektu uchwały nie posiadają dedykowanych źródeł finansowania, a co za tym idzie niemożliwe jest określenie wysokości dofinansowania inwestycji.</p> <p>Niemniej jednak obecnie jak i po przyjęciu KPŻ2030 przez Radę Ministrów będą trwały prace nad znalezieniem innych, potencjalnych źródeł finansowania inwestycji z listy rezerwowej.</p> <p>Należy zauważyć, że wypełnienie kluczowych wskaźników produktu i rezultatu KPŻ2030 wymaga realizacji inwestycji zarówno z listy podstawowej jak i rezerwowej. Tym samym wskazane projekty inwestycyjne na DWW również powinny być zrealizowane w ramach KPŻ2030, w szczególności w kontekście wypełnienia celu głównego Programu.</p>
214	Str. 31	Wykres Logika interwencji KPŻ2030	wskazanie jako SŁABY stopień realizacji celu jakim jest Zapewnienie Dobrych Warunków Nawigacyjnych na drodze E70 stoi w sprzeczności ze zobowiązaniami płynącymi z AGN; patrz również zapis ze str. 32: „Zakres interwencji KPŻ2030 odnosi się do polskich odcinków	Należy uzupełnić o zapis dot. połączenia wodnego Odra – Wisła.	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Zapisy dot. połączenia Odra-Wisła (MDW E70) zostaną uwzględnione. W pozostałym zakresie należy zauważyć, że zakres interwencji KPŻ2030 można podzielić na dwa obszary: inwestycyjny i programowo-regulacyjny.</p>

			<p>międzynarodowych dróg wodnych wskazanych w Porozumieniu AGN, tj.: E30 – ODW, odcinek od Gliwic do portów morskich Szczecin i Świnoujście, E40 – DWW na odcinku Gdańsk-Toruń, E70 – połączenie Odra-Wiśła oraz połączenie Wiśła-Zalew Wiślany” – w planowanych działaniach inwestycyjnych nie uwzględniono rzeki Noteć na odcinku należącym do MDW E70 oraz ostatniego odcinka Warty - do jej ujścia do Odry, więc tym samym nieuprawnione jest twierdzenie że KPŻ2030 odnosi się do polskich odcinków międzynarodowych dróg wodnych.</p>		<p>W ramach obszaru inwestycyjnego planuje się realizację projektów na odcinkach dróg wodnych wykorzystywanych transportowo. Natomiast w ramach obszaru programowo-regulacyjnego planuje się wzmocnienie branży żeglugi śródlądowej oraz prowadzenie działań planistycznych dot. pozostałych odcinków dróg wodnych.</p> <p>Tym samym realizacja pełnego zakresu interwencji KPŻ2030 przyczyni się do w sposób bezpośredni (inwestycje na infrastrukturze) i pośredni (wzmocnienie branży i planistyka) do rozwoju polskich odcinków dróg wodnych wskazanych w Porozumieniu AGN.</p>
215	Str. 32 pkt. 4.2.	Cele szczegółowe i zakres interwencji	<p>Zakres interwencji KPŻ2030 odnosi się do polskich odcinków międzynarodowych dróg wodnych wskazanych w Porozumieniu AGN, tj.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - E30 – ODW, odcinek od Gliwic do portów morskich Szczecin i Świnoujście, - E40 – DWW na odcinku Gdańsk-Toruń, - E70 – połączenie Odra-Wiśła oraz połączenie Wiśła-Zalew Wiślany. 	<p>Brak odniesienia do pozostałych dróg wodnych. Wnioskuje się aby uwzględnić w projekcie dokumentu priorytet, działanie dot. poprawy warunków żeglugowych na pozostałych drogach wodnych umożliwiających w krótkiej perspektywie czasowej żeglugę, w tym likwidację tzw. „wąskich gardeł”. Ponadto zakres ten powinien obejmować również w perspektywie najbliższych 10 lat również potrzebę:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. rewitalizacji szlaku żeglownego Kanału Bydgoskiego i Noteci dolnej skanalizowanej (od km 14,8 do km 176,2) do parametrów drogi wodnej II klasy (pogłębienie i oczyszczenie szlaku z na skutek zarastania szlaku i odkładania rumowiska); 2. modernizacji budowli hydrotechnicznych na drodze wodnej Kanału Bydgoskiego i Noteci dolnej skanalizowanej, od km 38,9 do km 176,2; 3. odbudowę budowli regulacyjnych i roboty regulacyjne na Warcie od km 0,0 (m. Kostrzyn n/Odrą) do km 68,2 (m. Santok) i na Noteci dolnej swobodnie płynącej (od km 176,2 do km 226,1) dla przywrócenia parametrów II klasy drogi wodnej (uszkodzone ostrogi); 	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Cytowany zapis Programu (fragment treści) zostanie, w wyniku innych uwag zgłoszonych w ramach konsultacji publicznych, przeredagowany (wstępna propozycja zapisu: <i>Zakres interwencji KPŻ2030 odnosi się do następujących odcinków dróg wodnych (...)</i>).</p> <p>W zakresie wskazanych przez Wnioskodawcę inwestycji należy podkreślić, że nadrzędnym celem Programu jest utrzymanie konkurencyjności sektora żeglugi śródlądowej oraz wzmocnienie roli transportowej dróg wodnych w poszczególnych korytarzach transportowych łączących porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej z zapleczem lądowym (odcinki dotychczas regularnie wykorzystywane transportowo). Dla pozostałych odcinków dróg wodnych wskazana została konieczność planowania ich rozwoju. Tym samym treść uwagi określające inwestycje zostanie uwzględniona w pracach planistycznych określających kierunki rozwoju infrastruktury dróg wodnych, nie objętych inwestycjami określonymi w KPŻ2030.</p>

				<p>4. poprawę warunków nawigacyjnych na rzece Nogat tj. przebudowa mostu drogowego w Kępach (zwiększenie prześwitu (obecnie 3,8 m docelowo 5,25 m);</p> <p>5. modernizację śluz żeglugowych na drodze wodnej Nogatu i Szkarpawy;</p> <p>Ponadto uwzględnienie w projekcie KPŻ 2030 działań dot. poprawy warunków nawigacyjnych na innych drogach wodnych, na których zaangażowanie m.in. PGW WP jest widoczne tj. modernizacja i budowa szlaków wodnych Wielkich Jezior Mazurskich, przebudowa szlaku wodnego Pisa-Narew, modernizacja Kanału Elbląskiego, itp.</p>	
216	Str. 32 pkt. 4.2. Cele szczegółowe i zakres interwencji	Cele szczegółowe i zakres interwencji	Zakres interwencji KPŻ2030 odnosi się do polskich odcinków międzynarodowych dróg wodnych wskazanych w Porozumieniu AGN, tj.: - E70 – połączenie Odra-Wiśła oraz połączenie Wiśła-Zalew Wiślany.	Brak zakresu interwencji dot. połączenia Wiśła – Zalew Wiślany. Należy uzupełnić zapis dot. Działania 4.2.1.2.	Uwaga uwzględniona.
217	4.2. Cele szczegółowe i zakres interwencji, s. 32.	6. Cel szczegółowy 1 – Zapewnienie Dobrych Warunków Nawigacyjnych, 7. Cel szczegółowy 2 – Rozwój rynku w sektorze transportu wodnego śródlądowego, 8. Cel szczegółowy 3 – Rozwój partnerstwa na rzecz zrównoważonego rozwoju dróg wodnych.	Zbyt późno zaplanowane działania.	Wskazane w poszczególnych celach szczegółowych kamienie milowe, szczególnie te dotyczące regulacji prawnych oraz tzw. działania miękkie (nie inwestycyjne), np. przyjęcie regulacji prawnych w zakresie infrastruktury krzyżującej się oraz aktualizacja wskaźnika WWŻ, opracowanie kierunków rozwoju infrastruktury dróg wodnych na potrzeby żeglugi rekreacyjnej i pasażerskiej oraz opracowanie systemu i instrumentów finansowania działalności utrzymaniowej i inwestycyjnej na śródlądowych drogach wodnych, określone zostały do realizacji niemal na koniec okresu programu. Należy zrewidować przyjęte terminy ich realizacji i przystąpić do ich opracowania równoległe z procedowaniem Programów ODW i DWW.	Uwaga nieuwzględniona. Terminy, do których mają zostać zakończone działania określone w poszczególnych kamieniach milowych wynikają z analizy możliwości wykonania danych zadań przy uwzględnieniu prac koniecznych do ich należytego wypełnienia. Niemożliwe jest przyspieszenie terminu zakończenia danego zadania bez jednoczesnego wpływu na jakość jego wykonania. Jednocześnie należy wskazać, że terminy te mają charakter brzegowy. Tam gdzie to możliwe i wykonalne, bez negatywnego wpływu na jakość, działania będą realizowane szybciej. Ewentualne zmiany terminów mogą być dokonywane w drodze aktualizacji treści Programu.
218	Str. 33 4.2.1. Cel szczegółowy 1 – Zapewnienie Dobrych	Priorytetem jest dokończenie projektów inwestycyjnych na stopniach wodnych	Wnioskuje się o dopisanie do inwestycji priorytetowych stopni wodnych na Wiśle, w minimum stopnia wodnego w Siarzewie, (kujawsko – pomorskie) na	Inwestycja ta jest kluczowa zarówno dla regionu Kujaw jak i województwa pomorskiego w kontekście zabezpieczenia powodziowego oraz zapobiegania suszy. (Stopień wodny Siarzewo pojawia się tylko w celu szczegółowym 3)	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga poza zakresem Programu.

	<p>Warunków Nawigacyjnych</p>	<p>położonych na ODW (E30), Oraz: dokończenie inwestycji na stopniach wodnych na ODW, w zakresie infrastruktury transportowej oraz w zakresie poprawy bezpieczeństwa i odporności na zmiany klimatu,</p>	<p>DWW, dla którego jest przygotowywana dokumentacja projektowa.</p>		<p>W ramach KPŻ2030 nie przewiduje się budowy stopni wodnych, a jedynie modernizację istniejących elementów. W przypadku inwestycji liniowych wskazanych w KPŻ2030 – ich celem jest rewitalizacja istniejącej zabudowy regulacyjnej umożliwiającą m.in. efektywną pracę lodołamaczy oraz utrzymanie możliwości transportowego wykorzystania tych odcinków dróg wodnych.</p> <p>Należy również podkreślić, że projekty komplementarne, wskazane w celu szczegółowym 3, nie stanowią zakresu Programu – KPŻ2030 nie wskazuje na konieczność ich realizacji, a jedynie zaznacza ich wpływ na sektor żeglugi śródlądowej. Część dotycząca projektów komplementarnych zostanie odpowiednio zmodyfikowana tak aby KPŻ2030 posiadał jasno i precyzyjnie zdefiniowany zakres interwencji.</p> <p>Co ważne, intencją celu szczegółowego 3 w zakresie dotyczącym programowania rozwoju śródlądowych dróg wodnych jest przeprowadzenie analiz ekonomiczno-społecznych, ocen środowiskowych, konsultacji publicznych oraz opracowanie projektów dokumentów rządowych wyznaczających długoterminową perspektywę rozwoju dla dróg wodnych łączących porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej z zapleczem lądowym.</p> <p>Decyzja dotycząca realizacji inwestycji w oparciu o wyżej wymienione programy rządowe zostanie podjęta na poziomie Rady Ministrów po przeprowadzeniu procedury legislacyjnej projektów programów obejmującej konsultacje publiczne, ocenę środowiskową (wraz z dedykowanymi konsultacjami) i uzgodnienia międzyresortowe. Oznacza to m.in., że w przypadku uzyskania wpisu do Wykazu Prac Legislacyjnych i Programowych Rady Ministrów dla programów rozwoju dróg wodnych Wisły i Odry, to w ramach planowanych dla tych programów, odrębnych,</p>
--	-------------------------------	--	--	--	---

					<p>procedur SOOŚ zostaną uwzględnione działania określone w KPŻ2030 oraz zadania i inwestycje ujęte w przedmiotowych programach.</p> <p>Mając na uwadze, że są to działania które zostaną przeprowadzone po planowanym przyjęciu KPŻ2030 przez Radę Ministrów zostały one uwzględnione w treści programu. Jednak całkowity zakres inwestycji określony jest w załączniku nr 1 do Programu.</p>
219	Str. 35 Punkt 4.2.2.1. Kształtowanie warunków na rzecz rozwoju terminali (portów, punktów przeładunkowych) śródlądowych i włączenia transportu wodnego śródlądowego w system transportu intermodalnego	7 działających stale rejonów potencjalnie wykorzystywanych do przeładunków na DWW	Dodać nazwę Bydgoszcz-Solec Kujawski	W kontekście lokalizacji portu na Wiśle w okolicach Bydgoszczy, należy używać nazwy Bydgoszcz-Solec Kujawski ponieważ zaplanowany port znajduje się na granicy obydwóch miast.	Uwaga uwzględniona.
220	Str. 40 Punkt 4.2.2.2. Wsparcie działań na rzecz zmniejszenia emisyjności statków śródlądowych i rozwoju floty odpornej na zmiany klimatu, s. 40.	W ramach KPŻ2030 podejmowane będą działania w zakresie kształtowania otoczenia strategiczno-regulacyjnego działalności armatorów śródlądowych i stoczni śródlądowych oraz działania wspierające modernizację floty i wdrożenie	Brak konkretnych działań na rzecz modernizacji floty.	W niewystarczający sposób przedstawiony został sposób tzw. przeskoku technologicznego związanego z modernizacją floty żeglugi śródlądowej i wprowadzeniem jednostek nisko i zero emisyjnych. Brak zaplanowanych mechanizmów wspierających ten proces, jak również podejścia sektorowego i transferu wiedzy w ramach B+R.	Uwaga uwzględniona.

		<p>innowacyjnych rozwiązań. Podstawowym celem tych działań będzie rozszerzenie katalogu instrumentów wsparcia finansowego armatorów ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej.</p>			
221	Str. 40 Społecznie zrównoważona żegluga śródlądowa	<p>Zapis ... Miejsca postojowe zostaną wyposażone w systemy gospodarowania odpadami. Zapewniony zostanie również dostęp do energii elektrycznej oraz do dróg lokalnych.</p>	<p>Uzupełnić o możliwość poboru wody, monitoring wizyjny, instalacji punktów odbioru nieczystości z jednostek pływających (stacjonarne, mobilne), punktów dystrybucji paliwa, slipy do wodowania lub wyciągania jednostek pływających, oznakowanie</p>	<p>Rozszerzenie katalogu urządzeń i usług dla wodników⁹. jest kluczowe celem zapewnienia bezpieczeństwa i czystości śródlądowych szlaków wodnych. Ponadto zwiększa atrakcyjność szlaków wodnych i standard infrastruktury dostępowej dla jej użytkowników.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>
222	Str. 42 punkt 4.2.3. Cel szczegółowy 3 – Rozwój partnerstwa na rzecz zrównoważonego o rozwoju dróg wodnych str. 4.4.3.2.2. Rozwój strategicznych i sektorowych partnerstw	<p>Niewystarczający jest zapis: ...oraz podjęcie działań na rzecz opracowania koncepcji zagospodarowania polskiego odcinka drogi wodnej E70 strategii jego rozwoju.</p>	<p>Pisanie w KPŻ2030 o drodze wodnej E70 w kontekście opracowania koncepcji zagospodarowania wydaje się mocno spóźnione i potwierdza, że od czasu ogłoszenia Strategii Odpowiedzialnego Rozwoju (data publikacji luty 2017) nic się w tej sprawie nie zmieniło.</p> <p>Podobnie na mocno spóźnione wyglądają deklaracje zawarte w p. 4.3.2.2. Rozwój strategicznych i sektorowych partnerstw: ...W tym zakresie przewiduje się, że we współpracy z samorządami terytorialnymi i partnerami społecznymi, zostaną przeanalizowane możliwości kompleksowego zagospodarowania polskiego odcinka drogi wodnej E70 i opracowania. ... Dodatkowo zakłada się stałe prowadzenie konsultacji z jednostkami samorządu terytorialnego oraz</p>	<p>Należy zważyć, że w ramach porozumień międzywojewódzkich dot. rewitalizacji polskiego odcinka MDW E 70 w latach 2006- 2021 opracowano szereg opracowań (m.in. koncepcja zagospodarowania i rewitalizacji polskiego odcinka MDW E70 dla celów transportowych i turystycznych, Analiza uwarunkowań funkcjonowania drogi wodnej na odcinku Odra-Wiśła i dostosowania jej do wymogów Konwencji AGN, Analiza uwarunkowań środowiskowych, przestrzennych i infrastrukturalnych), które mogą być podstawą do dalszych prac, w tym opracowania studium przebiegu Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 na odcinku Odra-Wiśła, w raz analizą zasadności i możliwości uzyskania min. IV klasy drogi wodnej E70 na odcinku Odra-Wiśła. Wnioskuje się o zmianę zapisu.</p> <p>Przykładem na spóźnione decyzje odnośnie planów modernizacji drogi wodnej E70 jest realizowana obecnie inwestycja pn. Modernizacja linii kolejowej E59 Poznań Główny – Szczecin Dąbie o wartości 495 300 118 EURO. W jej trakcie nie zwiększono prześwitu pod modernizowanym mostem kolejowym na Noteci (79,700 km), co jest</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Zapisy określające konieczność opracowania dokumentu określającego kierunki rozwoju infrastruktury MDW E70 zostaną uwzględnione w treści KPŻ2030.</p>

			<p>reprezentantami organizacji pozarządowych, ośrodków kultury, lokalnymi zrzeszeniami gospodarczymi oraz liderami społecznymi w zakresie kształtowania polityki rozwoju sektora i gospodarczego wykorzystania rzek.</p> <p>Propozycja zapisu: „Wsparcie przygotowania dokumentacji dotyczącej budowy połączenia Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 na odcinku Odra-Wiśła (studium korytarzowe).”</p>	<p>konsekwencją braku planów dotyczących zwiększenia klasy żeglowności dla tego odcinka E70.</p>	
223	Str. 45	<p>Zapis: „...jest więc szansą na włączenie polskich odcinków śródlądowych dróg wodnych E30, E40 i E70 do sieci TEN-T”</p>	<p>w przypadku E70 można mówić co najwyżej o <u>wybranych fragmentach</u> polskiego odcinka śródlądowej drogi wodnej</p>	<p>Należy uzupełnić o zapisy dot. polskiego odcinka MDWE 70 , w tym połączenia Odra – Wiśła.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>
224	Str. 46 Tab. 9	<p>Tab. 9. Kamienie milowe realizacji Celu szczegółowego 3</p>	<p>Proponowana zmiana zapisu: <i>„Opracowanie kierunków rozwoju infrastruktury dróg wodnych na potrzeby żeglugi rekreacyjnej i pasażerskiej - termin 2024”</i> <i>„Opracowanie systemu i instrumentów finansowania działalności utrzymaniowej i inwestycyjnej na śródlądowych drogach wodnych – termin 2025”</i></p>	<p>Zaproponowane horyzontowy czasowe dla wspomnianych działań są zbyt odległe. Z uwagi, że drogi wodne są w dużej większości wykorzystywane przez turystów wodnych należy podjąć działania intensyfikujące prace zmierzające do poprawy warunków i nawigacyjnych i utrzymania w należytych stanie dróg wodnych. Tym bardziej, że sektor ten w ostatnich latach zyskuje na znaczeniu i popularności (żeglarstwo, bargaining, kajakerstwo, przewozy pasażerskie). Z kolei przyspieszenie prac nad opracowaniem systemu i instrumentów finansowania utrzymania i inwestowania na drogach wodnych pozwoli przyspieszyć prace, które przyczynią się do wdrożenia konkretnych działań mających wpływ na realną poprawę warunków i infrastruktury liniowej i punktowej dróg wodnych.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Terminy, do których mają zostać zakończone działania określone w poszczególnych kamieniach milowych wynikają z analizy możliwości wykonania danych zadań przy uwzględnieniu prac koniecznych do ich należytego wypełnienia. Niemożliwe jest przyspieszenie terminu zakończenia danego zadania bez jednoczesnego wpływu na jakość jego wykonania.</p> <p>Jednocześnie należy wskazać, że terminy te mają charakter brzegowy. Tam gdzie to możliwe i wykonalne, bez negatywnego wpływu na jakość, działania będą realizowane szybciej.</p> <p>Ewentualne zmiany terminów mogą być dokonywane w drodze aktualizacji treści Programu.</p>

225	Str. 50 Wykres 10	Wykres 10 prognozowany udział rejonów w przewozach ładunków na DWW w 2030 r..... Oraz tab. 12 prognozowane przeładunki w portach śródlądowych 2030 r.	Uwzględnić w strukturze port w Elblągu	W opracowaniu wskazano (str. 49)” W celu optymalizacji dostępu do transportu wodnego śródlądowego, powinny działać wszystkie porty śródlądowe w lokalizacjach określonych w Konwencji AGN,....”. Port w Elblągu jest ujęty ww. wykazie. Ponadto w ramach projektu Programu Rozwoju WDW przewiduję poprawę warunków nawigacyjnych na połączeniu Wisła – Zalew Wiślany.	Uwaga częściowo uwzględniona. W zależności od posiadanych danych, zapisy dot. portu Elbląg zostaną uwzględnione w Programie.
226	Str. 50 4.3.2. Utrzymanie śródlądowych dróg wodnych	Ze względu na specyfiką	Ze względu na specyfikę funkcjonowania	korekta	Uwaga uwzględniona.
227	Str. 55 Mapa 11	Mapa 11. Projekty komplementarne poza zakresem KPŻ2030, z perspektywą po 2030 r.	Brak na mapie dróg wodnych poza połączeniami o znaczeniu E30, E40 i E70 oraz odcinków górnej i środkowej Wisły. Uwzględnić jako projekty komplementarne połączenie wodne Odra – Wisła, a także inne projekty, które są obecnie w realizacji bądź planowane w np. Kanał Elbląski, Szlak Wielkich Jezior Mazurskich, drogowa wodna Pisa – Narew itp.	Brak kompleksowego podejścia do problemów punktowej i liniowej infrastruktury dróg wodnych - ograniczenie do wybranych projektów.	Uwaga uwzględniona.

228	s. 59. 7. Ogólny plan finansowy,	Wśród potencjalnych źródeł finansowanie należy zaliczyć: 1. Krajowe środki publiczne, w tym m.in.: a) środki własne inwestora – Wód Polskich; b) budżet państwa; c) budżety JST - samorządy województwa, powiatu i gminy; d) Fundusz Żeglugi Śródlądowej i Fundusz Rezerwy.	Program nie może zawierać potencjalnych źródeł finansowania tylko konkretne środki przeznaczone na poszczególne priorytety programu.	Zgodnie z ustawą o zasadach prowadzenia polityki rozwoju kwotę środków przeznaczonych na finansowanie realizacji programu i jej podział między poszczególne priorytety, a w przypadku programu rozwoju. Czy z chwilą gdy będą znane kwoty środków finansowych Program zostanie zaktualizowany?	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z art. 19.1 ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju ocena zgodności projektu Programu ze średniookresową strategią rozwoju kraju oraz z zakresem określonym w art. 17 ust. 1. należy do wyłącznej kompetencji ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego. Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego wydaje opinię w tym zakresie w terminie 30 dni od dnia otrzymania projektu programu rozwoju. Projekt KPŻ 2030 otrzymał pozytywną opinie Ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego dotyczącą zgodności ze średniookresową strategią rozwoju kraju oraz z zakresem określonym w art. 17 ust. 1 UZPPR.
229	Str. 65 Załącznik nr 1.	Indykatorywna lista projektów inwestycyjnych		Mimo niskiego budżetu KPŻ, indykatorywna lista inwestycji nie powinna zawierać pozycję „w rezerwie”, przy porównywalnie niewielkim koszcie do inwestycji na ODW (20 do 80%) Wszystkie, a przynajmniej inwestycje dotyczące odbudowy budowli regulacyjnych powinny uzyskać status inwestycji podstawowych.	Uwaga nieuwzględniona. Zaprezentowany w KPŻ2030 podział listy projektów na podstawowe i rezerwowe nie wiąże się z realizacją inwestycji na ODW kosztem DWW. Jest on wynikiem przedstawionego (na aktualnym etapie prac nad projektem Programu Fundusze Europejskie Na Klimat, Infrastrukturę i Środowisko 2021-2027) szacowanego podziału alokacji na transport wodny śródlądowej w ramach Celu Polityki 3. Inwestycje o charakterze rezerwowym na obecnym etapie procedury legislacyjnej projektu uchwały nie posiadają dedykowanych źródeł finansowania, a co za tym idzie niemożliwe jest określenie wysokości dofinansowania inwestycji. Niemniej jednak obecnie jak i po przyjęciu KPŻ2030 przez Radę Ministrów będą trwały prace nad znalezieniem innych, potencjalnych źródeł finansowania inwestycji z listy rezerwowej.

					Należy zauważyć, że wypełnienie kluczowych wskaźników produktu i rezultatu KPŻ2030 wymaga realizacji inwestycji zarówno z listy podstawowej jak i rezerwowej. Tym samym wskazane projekty inwestycyjne na DWW również powinny być zrealizowane w ramach KPŻ2030, w szczególności w kontekście wypełnienia celu głównego Programu.
230	Str. 65 Załącznik nr 2 Zakładane parametry eksploatacyjne dróg wodnych po realizacji KPŻ	Załącznik nr 2 Zakładane parametry eksploatacyjne dróg wodnych po realizacji KPŻ – mapa	Brak na mapie innych dróg wodnych, w tym połączenia MDW E70	Załącznik nr 2 należy uzupełnić o wykaz klas eksploatacyjnych na pozostałych drogach wodnych.	Uwaga uwzględniona.
Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego					
231	3.2.2 Rynek krajowych usług przewozowych w żegludze śródlądowej	Rynek ładunków ponadgabarytowych	Dopisanie po miejscowości Wrocław i Opole – Kędzierzyna-Koźła	Kędzierzyn-Koźle jest główną miejscowością Województwa Opolskiego, gdzie zlokalizowanych jest bardzo dużo firm przemysłowych, które mogłyby korzystać z ODW.	Uwaga uwzględniona.
232	Tabela 7	Potencjalne lokalizacje portów na ODW	Znaczenie portu w Kędzierzynie-Koźlu w sieci transportowej należy wskazać jako krajowe lub międzynarodowe	Port w Kędzierzynie-Koźlu znajduje się przy głównych zakładach przemysłowych regionu. Dodatkowo do portu dochodzi bocznic kolejowa. Jest on również bardzo dobrze skomunikowany drogowo. Dlatego też należałoby zwiększyć jego znaczenie. Port ten miałby również istotne znaczenie w przypadku wykonania Kanału Odra – Dunaj, o którym mowa w przedmiotowym dokumencie.	Uwaga uwzględniona.
Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego w Poznaniu					
233	str. 1 Tytuł opracowania	Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030	Należy zawrzeć w tytule KPŻ2030 odniesienia do ODW oraz DWW	W opracowaniu KPŻ2030 wszelkie działania dotyczące modernizacji i planów inwestycyjnych odnoszą się w zasadzie do Odrzańskiej Drogi Wodnej (ODW) oraz Drogi Wodnej Rzeki Wisły (DWW). (np. w punkcie 3.2. na str. 21: Wnioski z diagnozy sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej, z uwzględnieniem obszarów funkcjonalnych, w tym miejskich obszarów funkcjonalnych) mowa jest jedynie o tych dwóch odcinkach, podobnie w punkcie	Uwaga nieuwzględniona. Zakres interwencji dot. odcinków wykorzystywanych transportowo, w oparciu o dane statystyczne od 2015 r. (rok referencyjny określony w Strategii Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności UE). Diagnoza obejmowała zatem obszar oddziaływania tych ww. odcinków dróg wodnych. Niemniej jednak diagnoza zostanie rozszerzona i uzupełniona w celu doprecyzowania obszaru

				<p>4.4. Wizja rozwoju sektora transportu wodnego śródlądowego do 2030 r. opisane inwestycje dotyczą jedynie ODW i DWW</p>	<p>odziaływania Programu, a cel główny zostanie odpowiednio zmodyfikowany.</p>
234	<p>Str. 9 punkt 2.3. Zgodność z krajowymi dokumentami strategicznymi</p>	<p>Do roku 2030 zakłada się osiągnięcie przepustowości transportowej umożliwiającej efektywne funkcjonowanie całego systemu transportowego poprzez uzyskanie efektu sieciowego w ujęciu międzygałęziowym, zapewniającego sprawną obsługę transportową społeczeństwa i gospodarki, a także przyczyniającego się do obniżenia negatywnego oddziaływania na środowisko oraz zdrowie i jakość życia.</p>	<p>Należy dodać, że plany te dotyczą ODW i DWW</p>	<p>Proponowany budżet na inwestycje i lista projektów do realizacji dotyczy jedynie tych dwóch odcinków dróg wodnych: ODW i DWW. Potwierdza to m.in. zawarta na stronie 60 Tabela 15. Poziomy dofinansowania na inwestycje podstawowe KPŻ2030 W sytuacji gdy modernizacja pojedynczej śluzy to wydatek rzędu 200 mln zł (Załącznik nr 1. Indykatywna lista projektów inwestycyjnych do realizacji w ramach Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030), twierdzenie zawarte na stronie 42: ...jest więc szansą na włączenie polskich odcinków śródlądowych dróg wodnych E30, E40 i E70 do sieci TEN-T, tym samym jednym z zakresów działań w ramach KPŻ2030 jest dążenie do włączenia polskich dróg wodnych do TEN-T (ma to się dokonać w roku 2023 – tabela nr 9) jawi się jako niemożliwe do realizacji. Ponadto w SOR na który powołuje się KPŻ2030, droga wodna E70 wskazana jest do realizacji w dalszej perspektywie (SOR, Rysunek 18. Sieć drogowa 2030, lotniska, porty i drogi wodne)</p> <p>Tym samym zapis ze str. 42: Zgodnie z postanowieniami AGN Polska zobowiązała się do zapewnienia na drogach wodnych objętych zakresem Porozumienia (E30, E40 i E70) międzynarodowych parametrów żeglowności, tj. co najmniej IV klasy żeglowności. pozostaje martwy.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Treść Programu zostanie przeredagowana w zakresie diagnozy oraz celu głównego, a także obszaru oddziaływania.</p>

235	Str. 42 punkt 4.2.3. Cel szczegółowy 3 – Rozwój partnerstwa na rzecz zrównoważonego rozwoju dróg wodnych	Niewystarczający jest zapis: ...oraz podjęcie działań na rzecz opracowania koncepcji zagospodarowania polskiego odcinka drogi wodnej E70 strategii jego rozwoju.	Pisanie w KPŻ2030 o drodze wodnej E70 w kontekście opracowania koncepcji zagospodarowania wydaje się mocno spóźnione i potwierdza, że od czasu ogłoszenia Strategii Odpowiedzialnego Rozwoju (data publikacji luty 2017) nic się w tej sprawie nie zmieniło. Podobnie na mocno spóźnione wyglądają deklaracje zawarte w p. 4.3.2.2. Rozwój strategicznych i sektorowych partnerstw: ...W tym zakresie przewiduje się, że we współpracy z samorządami terytorialnymi i partnerami społecznymi, zostaną przeanalizowane możliwości kompleksowego zagospodarowania polskiego odcinka drogi wodnej E70 i opracowania. ... Dodatkowo zakłada się stałe prowadzenie konsultacji z jednostkami samorządu terytorialnego oraz reprezentantami organizacji pozarządowych, ośrodków kultury, lokalnymi zrzeszeniami gospodarczymi oraz liderami społecznymi w zakresie kształtowania polityki rozwoju sektora i gospodarczego wykorzystania rzek.	Przykładem na spóźnione decyzje odnośnie planów modernizacji drogi wodnej E70 jest realizowana obecnie inwestycja pn. Modernizacja linii kolejowej E59 Poznań Główny – Szczecin Dąbie o wartości 495 300 118 EURO. W jej trakcie nie zwiększono prześwitu pod modernizowanym mostem kolejowym na Noteci (79,700 km), co jest konsekwencją braku planów dotyczących zwiększenia klasy żeglowności dla tego odcinka E70.	Uwaga częściowo uwzględniona. W Programie kwestia drogi wodnej E70 zostanie rozszerzona, wraz ze wskazaniem planowanych działań o charakterze strategicznym – uwzględnienie konieczności opracowania kierunków i celu rozwoju infrastruktury drogi wodnej E70 oraz jej roli w kształtowaniu otoczenia społeczno-gospodarczego.
Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego w Zielonej Górze					
236	4.3.2.1. Utrzymanie infrastruktury dróg wodnych przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie s. 52	Kategoria 1- działania o najwyższym priorytecie, mające zapewnione finansowanie, w 2021 przewiduje się wykonanie 255 zadań na kwotę ok. 30 mln zł, - kategoria 2 – działania rezerwowe możliwe do realizacji po zapewnieniu źródeł	Należy rozważyć możliwość zrewidowania zapisu w odniesieniu do działań przypisanych na 2021 r.	Z zapisów przedmiotowego projektu dokumentu wynika, jakby działań przypisane do kategorii 1 zostały już zrealizowane, natomiast działania w kategorii 2 miały zapewnione finansowanie w 2021 r. W chwili obecnej mamy już 2022 r.	Uwaga uwzględniona.

		finansowania w 2021 r., w ramach działań rezerwowych możliwe jest wykonanie dodatkowych 128 zadań na kwotę ok. 184 mln zł			
Urząd Miejski w Głogowie					
237	3.2. Wnioski z diagnozy sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej, z uwzględnieniem obszarów funkcjonalnych, w tym miejskich obszarów funkcjonalnych Korytarz transportowy ODW str. 21	Rozwój żeglugi śródlądowej w korytarzu transportowym ODW zwiększy spójność terytorialną, społeczną i gospodarczą pomiędzy: ☐ silnie uprzemysłowionym czeskim regionem ostrawskim (Kraj Śląsko-Morawski), ☐ konurbacją górnośląską i Wrocławiem, ☐ zespołem portów morskich Szczecin-Świnoujście, ☐ a także przez kanały Odra-Sprewa i Odra-Hawela, z Republiką Federalną Niemiec i innymi państwami Europy Zachodniej.	Dopisać: Legnicko-Głogowski Okręgiem Miedziowym	Legnicko-Głogowski Okręg Miedziowy z silnie oddziaływującym potentatem wydobywczym Polska Miedź S.A. na sąsiadujące regiony i ODW. Wydobycie i przetwórstwo cennych surowców naturalnych (m.in. ruda miedzi), 34 000 zatrudnionych osób, obecnie 100 tys. ton koncentratu przewożone jest transportem kolejowym z portu w Szczecinie do Huty Miedzi Głogów (w następnych latach poziom będzie utrzymany). Możliwość przejęcia przewozów koncentratu przez transport rzeczny.	Uwaga uwzględniona.
238	4.2.2.1. Kształtowanie warunków na rzecz rozwoju terminali (portów, punktów	tabela nr 7 poz. Głogów. Znaczenie portu w sieci transportowej	Zamienić z krajowe na międzynarodowe	Usytuowanie Głogowa pomiędzy drogami ekspresowymi S3 i S5 oraz przebieg przez miasto głównego szlaku kolejowego C-E 59 sprawia, że miasto jest ważnym ośrodkiem subregionalnym. Terminal intermodalny przy Odrze oraz przy styku z KGHM Polska Miedź S.A. Hutą Miedzi Głogów, Panattoni Park Głogów, siecią kolejową TEN T (C E59) i LK 14 (szprycha nr 9.2 CPK), siecią drogową TEN T (S3, S5, A4	Uwaga uwzględniona.

	<p>przeładunkowy h) śródlądowych i włączenia transportu wodnego śródlądowego w system transportu intermodalnego Tabela 7. Potencjalne lokalizacje portów śródlądowych na ODW Str. 39</p>			<p>poprzez obwodnicę Głogowa w DK12) będzie istotnym węzłem przeładunkowym w północnej części województwa dolnośląskiego oraz w całym Legnicko-Głogowskim Okręgu Miedziowym. Lokalizacja spełnia następujące warunki: położenie w bliskiej odległości od styku kolejowych korytarzy towarowych oraz sieci TEN-T, bliskie otoczenie aglomeracyjne (LGOM), względnie silne otoczenie gospodarcze (KGHM Polska Miedź S.A), łatwy dostęp do istniejącej lub planowanej infrastruktury kolejowej i drogowej.</p> <p>Potencjalni użytkownicy terminalu: KGHM Polska Miedź S.A. - wydobywanie i przetwórstwo cennych surowców naturalnych (m.in. ruda miedzi), 34 000 zatrudnionych osób, obecnie 100 tyś. ton koncentratu przewożone jest transportem kolejowym z portu w Szczecinie do Huty Miedzi Głogów (w następnych latach poziom będzie utrzymany), E Towers Famaba – wieże wiatrowe o wadze 160 ton, długości 36 metrów i średnicy 6,5 metra, konstrukcje stalowe (m.in. dźwigi), średnie przedsiębiorstwo, rynki zbytu – międzynarodowy, SITECH Sp. z o.o. - spółka należąca do koncernu Volkswagen. Specjalizuje się w produkcji metalowych stelaży siedzisk samochodowych oraz kompletnych siedzisk, duże przedsiębiorstwo, firmy zlokalizowane w Panattoni Park Głogów, firmy zlokalizowane w Legnicko Głogowskim Okręgu Miedziowym: otoczenie biznesowe KGHM S.A. (KGHM ZANAM S.A., PeBeKa S.A., „Energetyka” sp. z o.o., POL-MIEDŹ TRANS Sp. z o.o., MERCUS Logistyka sp. z o.o., Volkswagen Motor Polska sp. z o.o., SITECH Sp. z o.o., CCC S.A., Faurecia Automotive Polska S.A., Lear Corporation Poland II Sp. z o.o.</p> <p>przewoźnicy z drogowej sieci TEN T (S3, S5, A4), przewoźnicy z kolejowej sieci TEN T (C E59) i LK 14 (szprycha nr 9.2 CPK). Planowany terminal jest w fazie uwzględniania obiektu w procesie planowania przestrzennego. Powyższa uwaga została przekazana także do dokumentu "Kierunki rozwoju transportu intermodalnego w Polsce do 2030 r. z perspektywą do 2040 r."</p>	
--	--	--	--	--	--

239	4.3.1. Transport wodny śródlądowy po realizacji Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030 Wykres 9. Prognozowany udział rejonów w przewozach ładunków na ODW w 2030 r. – procentowy podział generatorów ruchu Str. 49		Ujęcie w wykresie nr 9 Głogowa	Jak wyżej	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Wykres 9 został przygotowany na podstawie prognoz ruchu, które wykazały stosunkowo niskie wartości koncentracji ładunków w rejonie Głogowa. Tym samym rejon ten nie jest widoczny na wykresie.</p> <p>Niemniej odpowiednie informacje o potencjalnych rejonach, które nie są widoczne na wykresie, zostaną dodatkowo rozszerzone.</p>
240	4.3.1. Transport wodny śródlądowy po realizacji Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030 Tabela 12. Prognozowane przeładunki w portach śródlądowych 2030 r. Str. 50	Lokalizacja Głogów, t/rok 2 746	ujęcie w prognozie możliwości przewozu drogą wodną 100 tyś ton koncentratu ze Szczecina do Głogowa dla KGHM Polska Miedź S.A. Huty Miedzi Głogów (duże zainteresowanie koncernu).	KGHM Polska Miedź S.A. - wydobycie i przetwórstwo cennych surowców naturalnych (m.in. ruda miedzi), 34 000 zatrudnionych osób, obecnie 100 tyś. ton koncentratu przewożone jest transportem kolejowym z portu w Szczecinie do Huty Miedzi Głogów (w następnych latach poziom będzie utrzymany). Możliwość przewozu drogą wodną.	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Wykres 9 został przygotowany na podstawie analiz ruchu, na obecnym etapie nie istnieje możliwość modyfikacji uzyskanych wartości. Taka aktualizacja miałaby wpływ na całość uzyskanych wyników i wymagały by zmiany wszystkich parametrów.</p> <p>Niemniej w treści Programu zostaną uwzględnione informacje o dodatkowej podaży ładunków w rejonie, która nie została ujęta w prognozie popytowej, na etapie jej opracowywania.</p>
241	3.3.2. Rynek krajowych usług przewozowych w żegludze śródlądowej	lokalizacja przemysłu w obszarze oddziaływania dróg wodnych, przede wszystkim w obrębie ODW (przemysł ciężki w okolicach Wrocławia i Opola oraz stocznie	Zmienić na: przemysł ciężki w okolicach Wrocławia, Opola i Głogowa	Producent E Towers Famaba (wieże wiatrowe o wadze 160 ton, długości 36 metrów i średnicy 6,5 metra, konstrukcje stalowe (m.in. dźwigi), rynki zbytu – międzynarodowy).	<p>Uwaga uwzględniona.</p>

	Rynek ładunków ponadgabarytowych Str. 25	rzeczne) i w obrębie DWW (przemysł stoczniowy w Płocku i portach morskich, przemysł ciężki w okolicach Elbląga);			
242	4.2.3. Cel szczegółowy 3 – Rozwój partnerstwa na rzecz zrównoważonego rozwoju dróg wodnych Najważniejsze działania Str. 42	kontynuacja działań na rzecz budowy stopni wodnych na ODW – Lubiąż i Ścinawa, mających na celu zahamowanie procesów erozji w korycie Odry poniżej stopnia w Brzegu Dolnym oraz kontynuacja działań na rzecz budowy kolejnych stopni wodnych poniżej Ścinawy	Dopisać na końcu zdania: m.in. w Głogowie	KGHM Polska Miedź S.A. - wydobywanie i przetwórstwo cennych surowców naturalnych (m.in. ruda miedzi), 34 000 zatrudnionych osób, obecnie 100 tyś. ton koncentratu przewożone jest transportem kolejowym z portu w Szczecinie do Huty Miedzi Głogów (w następnych latach poziom będzie utrzymany). Możliwość przewozu drogą wodną.	Uwaga nieuwzględniona. W wyniku uwzględnienia uwag organizacji ekologicznych (m.in. Fundacji WWF) fragment zostanie przeredagowany.
Urząd Miasta Gorzowa Wielkopolskiego					
243	2, 2.4, str. 12	Inne powiązane dokumenty planistyczne	Na stronie 12 w pkt 2.4 - inne powiązane dokumenty planistyczne, proponuje się umieścić informację, iż dokumenty takie jak strategię rozwoju poszczególnych województw i gmin oraz planów zagospodarowania przestrzennego województw i gmin a także studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, zawierają ustalenia wskazujące na potrzebę realizacji w centrach logistycznych na drogach wodnych.	Na przykład w strategii rozwoju województwa lubuskiego wskazano na potrzebę budowy multimodalnego centrum logistycznego (transport drogowy, kolejowy i żegluga śródlądowa) w Gorzowie Wlkp. wraz z terminalem – portem rzeczny na rzece Warcie. Przedsięwzięcie to obejmuje stworzenie multimodalnego centrum logistycznego – portu rzeczno na rzece Warcie w Gorzowie Wlkp. Położenie na szlaku Międzynarodowej Drogi Wodnej E-70 (transeuropejska sieć transportowa TEN-T), będącym także łącznikiem pomiędzy Antwerpią a Kłajpedą i Odessą, oraz w związku z pracami umożliwiającymi rozwój transportu wodnego śródlądowego w Polsce, predysponują Gorzów Wlkp. do lokalizacji w jego granicach multimodalnego centrum logistycznego wraz z terminalem – portem rzeczny. Dobrze rozwinięta komunikacja drogowa (droga ekspresowa S3, droga krajowa DK 22) i kolejowa (linia 203 i 367), możliwość współpracy z Morskimi Portami Szczecin i Świnoujście, przy stałym rosnącym zainwestowaniu terenów na obszarze MOF Gorzów Wlkp. pod aktywizację gospodarczą, wskazują, iż centrum logistyczne wraz z terminalem - portem rzeczny,	Uwaga uwzględniona.

				stanie się ważnym centrum multimodalnym, stymulującym rozwój w regionie.	
244	3, 3.2 str 21	Wnioski z diagnozy sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej, z uwzględnieniem obszarów funkcjonalnych, w tym miejskich obszarów funkcjonalnych	Przyjmując, że zakres interwencji KPŻ2030 odnosi się do polskich odcinków międzynarodowych dróg wodnych wskazanych w Porozumieniu AGN w tym także E70 – połączenie Odra -Wisła należy także w części dotyczącej diagnozy ocenić potencjał korytarza tej drogi wodnej.	Korytarz transportowy E70, szczególnie na odcinku wielkopolskim i kujawsko-pomorskim posiada znaczny potencjał w zakresie transportu produktów rolniczych (agro). Natomiast odcinek lubuski poza transportem agro posiada także duży potencjał w zakresie transportu drzewa (Puszcza Notecka). Ponadto silnie rozwijające się strefy ekonomiczne w Gorzowie Wlkp., Pile i innych miasta ulokowanych przy drodze wodnej E70, korzystają z transportu kontenerowego (intermodalnego) ale także transportu ponadgabarytowego.	Uwaga uwzględniona.
245	3., 3.3, 3.3.3., str. 25	Infrastruktura punktowa – porty śródlądowe	Prośba o uwzględnienie w diagnozie istniejącej infrastruktury na E70 – połączenie Odra -Wisła.	Na odcinku E70 pomiędzy Odrą i Wisłą, wciąż zachowana jest infrastruktura przeładunkowa, która przy niewielkim nakładzie finansowym, może we wstępnym etapie posłużyć do prowadzenia prostych operacji przeładunkowych. Co ważne podkreślenia na tym odcinku E70 funkcjonowały także stocznie remontowe w Gorzowie Wlkp. i Czarnkowie. Stocznia remontowa w Gorzowie Wlkp. wciąż posiada odpowiednią infrastrukturę.	Uwaga częściowo uwzględniona. Zapisy dot. drogi wodnej E70 zostaną rozszerzone. Jednak należy zauważyć, że istotą interwencji przewidzianej w ramach KPŻ2030 jest utrzymanie konkurencyjności sektora żeglugi śródlądowej. Tym samym interwencja w postaci realizacji konkretnych inwestycji przewidziana jest na odcinkach dotychczas wykorzystywanych regularnie do transportu ładunków – odcinki, graniczne oraz dostępowe do portów morskich.
246	4., od str. 32	Cel główny i zakres interwencji	Prośba o odniesienie się także do E70 – połączenie Odra-Wisła w zakresie celów szczegółowych i zakresu interwencji.	Przyjmując że zakres interwencji KPŻ2030 odnosi się do polskich odcinków międzynarodowych dróg wodnych wskazanych w Porozumieniu AGN w tym także E70 – połączenie Odra -Wisła, należy także w części dokumentu dotyczącej określonych celów szczegółowych i zakresu interwencji odnieść się do tej drogi wodnej.	Uwaga uwzględniona.
247	4.3.2.1., str. 43	Programowanie rozwoju śródlądowych dróg wodnych – rozwój społeczno-gospodarczy	Prośba o uzupełnienie w czwartym akapicie w zdaniu w nawiasie poprzez dopisanie cyt.: połączenie Odra-Wisła oraz ... Po korekcie zdanie brzmieć powinno cyt.: „ <i>Mając na uwadze potencjał dróg wodnych dla polityki transportowej kraju, priorytetem jest opracowanie Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz</i>		Uwaga częściowo uwzględniona. Cel szczegółowy 3, w związku z uwzględnieniem uwag m.in. Fundacji WWF, ulegnie przeredagowaniu. Po zakończeniu redakcji rozdziału zapis zostanie uwzględniony w formie na jaką pozwoli zmodyfikowany rozdział dotyczący celu szczegółowego 3.

			<i>Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły, tj. dokumentów dla polskich odcinków międzynarodowej drogi wodnej E30, E40 oraz E70 (na odcinku Odra -Wisła oraz połączenie Wisła-Zalew Wiślany)."</i>		
248	4.3.2.1., str. 44	Programy rozwoju dróg wodnych a planowanie rozwoju portów morskich	W informacji dotyczącej współpracy portów morskich w ramach kształtowania polityki rozwoju sektora transportu wodnego śródlądowego, wskazać należy potrzebę wykonania analiz w zakresie kompleksowego zagospodarowania międzynarodowych dróg wodnych E30 oraz E70 przynajmniej na odcinku Kostrzyn nad Odrą – Gorzów Wlkp./Santok.	Proponuje się opracowanie analizy możliwości wykorzystania, na wskazanym odcinku dróg wodnych E30 i E70 jako alternatywnej formy transportu od strony łądy do portów morskich ZMPSiŚ S.A.	Uwaga nieuwzględniona. Istotą interwencji przewidzianej w ramach KPŻ2030 jest utrzymanie konkurencyjności sektora żeglugi śródlądowej. Tym samym interwencja w postaci realizacji konkretnych inwestycji przewidziana jest na odcinkach dotychczas wykorzystywanych regularnie do transportu ładunków – odcinki, graniczne oraz dostępne do portów morskich. Należy jednak podkreślić, że zapisy dot. MDW E70 zostaną rozszerzone.
249	4.4, str. 46-47	Wizja rozwoju sektora transportu wodnego śródlądowego do 2030 r.	Prośba o odniesienie w dokumencie do E70 – połączenie Odra-Wisła, w zakresie niezbędnych działań w perspektywie czasowej do 2030 r. Rozważenie przynajmniej przywrócenia do parametrów pozwalających na zapewnienie Dobrych Warunków Nawigacyjnych.	Międzynarodowa Droga Wodna E 70 (Rotterdam – Berlin – Kostrzyn – Bydgoszcz – Zalew Wiślany – Kaliningrad – Kłajpeda) łączy Europę Zachodnią przez berliński węzeł dróg wodnych śródlądowych i przez północną Polskę z rejonem Kaliningradu, Kłajpedą i z systemem drogi wodnej Niemna. MDW E70 na Odrze łączy się z MDW E30 a na Wiśle z MDW E40. Według Europejskiego Porozumienia o Głównych Śródlądowych Drogach Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym (tzw. Konwencja AGN), drogi wodne zaliczane do tras międzynarodowych powinny mieć parametry odpowiadające przynajmniej IV klasie (minimalne wymiary statku: 80 m długości i 9,5 m szerokości). Nowo wybudowane odcinki powinny odpowiadać przynajmniej klasie Vb, a odcinki modernizowane – klasie Va. Na obszarze Europy Zachodniej w większości Międzynarodowa Droga Wodna E 70 spełnia wymogi Konwencji AGN, czyli odpowiada parametrom klasy wodnej IV i Va. Na niektórych odcinkach podnoszone są parametry drogi wodnej z IV do Va lub Vb. Klasa V gwarantuje parametry pozwalające korzystać z drogi wodnej jednostkom większym i o większej ładowności.	Uwaga uwzględniona.

				Dlatego należy także na polskim odcinku E 70 niezwłocznie rozpocząć prace, które pozwolą na podniesienie klasy wodnej, umożliwiając przeniesienie części transportu z dróg kołowych, z kierunku wschód-zachód, na żeglugę śródlądową.	
Urząd Miasta w Krośnie Odrzańskim					
250	Brak uwag				
Urząd Miejski w Solcu Kujawskim					
251	Rozdział 3, Załącznik nr 1, str. 14-32, 65	Program jest niespójny w zakresie ustaleń zawartych w diagnozie społeczno-gospodarczej z proponowanymi działaniami inwestycyjnymi zawartymi w Załączniku nr 1.	Należy doprowadzić do spójności zdiagnozowanych problemów zawartych w części analitycznej z katalogiem działań inwestycyjnych (Załącznik nr 1), które te problemy eliminują lub ograniczają.	Wykazane w rozdziale 3 Diagnoza społeczno- gospodarcza obszary kryzysowe wymagają bardziej zdecydowanych działań, niż tylko te, które zostały zaprezentowane w Załączniku nr 1. Niezrozumiałe jest tak skromny zakres działań inwestycyjnych na Wiśle i nadanie im statusu projektów rezerwowych. Program nie rozstrzyga w jaki sposób zostaną zapewnione właściwe warunki żeglugowe na Dolnej Wiśle, czy poprzez kaskadującą czy też przez budowę i odbudowę budowli regulacyjnych	Uwaga uwzględniona.
252	3.1.2, Załącznik nr 1, str. 19, 65	W Programie jest stwierdzenie, że Polska należy do krajów o niewielkich zasobach wodnych. W nadchodzących latach należy liczyć się z częstszym występowaniem zarówno suszy, jak i wysokiej wody, co będzie miało negatywny wpływ na żeglugę śródlądową.	W Załączniku nr 1 brak jest działań w tym zakresie na rzece Wiśle	Niepokój budzi bardzo skromny zakres działań na Wiśle, co prowadzi do całkowitej jej degradacji i wykluczeniu z procesu przeciwdziałania zmianom klimatycznym.	Uwaga nieuwzględniona – poza zakresem Programu. Do analizy dostępności zasobów wodnych służą dokumenty planistyczne z obszaru gospodarki wodnej lub dokumenty dotyczące wspierania rozwoju retencji i przeciwdziałania skutkom suszy. Podkreślenia wymaga, że istotą części inwestycyjnej Programu jest rewitalizacja istniejącej zabudowy hydrotechnicznej. Przy tak skonstruowanym zakresie inwestycji nie jest wymagana szczegółowa analiza dostępności zasobów wodnych i sposobu gospodarowania wodami. Nadrzędnym rezultatem Programu jest utrzymanie konkurencyjności sektora żeglugi śródlądowej oraz wzmocnienie roli transportowej dróg wodnych w poszczególnych korytarzach transportowych łączących porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej z zapleczem lądowym. Należy podkreślić, że KPŻ2030 został opracowany m.in. dla możliwości współfinansowania ze środków

					<p>UE transportu wodnego śródlądowego w perspektywie finansowej 2021-2027.</p> <p>Co ważne, podstawą do podziału, przedstawionego w Załączniku 1, na projekty o charakterze podstawowym i rezerwowym jest, na tym etapie prac nad projektem Programu Fundusze Europejskie Na Klimat, Infrastrukturę i Środowisko 2021-2027, szacowany podział alokacji na transport wodny śródlądowej w ramach Celu Polityki 3.</p> <p>Inwestycje o charakterze rezerwowym na obecnym etapie procedury legislacyjnej projektu uchwały nie posiadają dedykowanych źródeł finansowania, a co za tym idzie niemożliwe jest określenie wysokości dofinansowania inwestycji.</p> <p>Niemniej jednak obecnie jak i po przyjęciu KPŻ2030 przez Radę Ministrów będą trwały prace nad znalezieniem innych, potencjalnych źródeł finansowania inwestycji z listy rezerwowej.</p> <p>Należy zauważyć, że wypełnienie kluczowych wskaźników produktu i rezultatu KPŻ2030 wymaga realizacji inwestycji zarówno z listy podstawowej jak i rezerwowej. Tym samym wskazane projekty inwestycyjne na DWW również powinny być zrealizowane w ramach KPŻ2030, w szczególności w kontekście wypełnienia celu głównego Programu.</p>
253	3.3.4, Załącznik nr 1, str. 27,28, 65	W Programie stwierdza się, że flota statków żeglugi śródlądowej w Polsce, wykorzystywanych do przewozu ładunków i pasażerów, należy przede wszystkim do mikro, małych i średnich przedsiębiorstw. Polskie statki znacznie	W Załączniku nr 1 brak jest działań w zakresie wsparcia transformacji floty śródlądowej w kierunku statków nisko i zeroemisyjnych oraz odpornych na zmiany klimatu. Brak jest również działań w obszarze B+R i wsparcia współpracy szkół wyższych i instytutów naukowo-badawczych z przedsiębiorcami, aby wejść na ścieżkę zastosowania nowych rozwiązań technicznych i technologicznych w zakresie budowy	Brak działań w tym zakresie ogranicza branży żeglugowej poprawę swojej pozycji biznesowej na konkurencyjnym rynku.	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Załącznik 1 do Programu stanowi wykaz projektów inwestycyjnych, a więc działań polegające na modernizacji zabudowy hydrotechnicznej na użytkowanych transportowo odcinkach rzek.</p> <p>Działania dot. transformacji floty i wsparcia armatorów zostały określone w rozdziale 4 cel i zakres interwencji.</p>

		przekraczają normatywny okres użytkowania, a ciągła eksploatacja jest możliwa dzięki wielu modernizacjom. Rynek żeglugowy charakteryzuje się dominacją mikro i małych przedsiębiorstw, bez zewnętrznych instrumentów wsparcia, nie jest w stanie zaimplementować aktualnie dostępnych rozwiązań w celu obniżenia emisyjności floty ze względu na zbyt wysokie koszty.	nowych jednostek żeglugowych o neutralnym oddziaływaniu dla środowiska.		
254	3.2, Załącznik nr 2, str. 21, 22, 65	Mapy poglądowe: nr 3 Zakres terytorialny inwestycji KPŻ 2030, nr 4 Podaż ładunków w korytarzach ODW i DWW objętych KPŻ 2030 i Załącznik nr 2. Zakładane parametry eksploatacyjne dróg wodnych po realizacji Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030.	Zaprezentowane mapy mogą wprowadzać w błąd i sugerować, że nie ma żadnego połączenia wodnego pomiędzy Odrą i Wisłą. Brak zaznaczenia drogi wodnej E70. Ponadto w Programie brak mapy poglądowej przedstawiającej międzynarodowe drogi wodne przebiegające przez Polskę.	Jeżeli nie planuje się żadnych działań inwestycyjnych na drodze wodnej E70, co w znacznym stopniu eliminuje ją nawet z turystycznego wykorzystania, to mimo wszystko należy ją zaznaczyć i wskazać aktualne parametry techniczne.	Uwaga częściowo uwzględniona. W zakresie załącznika nr 2 uwaga uwzględniona. W zakresie map 3 i 4 uwaga nieuwzględniona – mapa 3 przedstawia zakres terytorialny inwestycji realizowanych w ramach KPŻ2030, a te będą realizowane na odcinkach Wisły i Odry użytkowanych transportowo, mapa 4 przedstawia podaż ładunków na Wiśle i Odrze, na MDW E70 nie są realizowane regularne przewozy transportowe.
255	4.2, Załącznik nr 1, str. 32-47, 65	Cele szczegółowe 1-3, pozycja „Najważniejsze działania” oraz Tabele 6,8,9 „Kamienie milowe”.	Niezrozumiałe są zapisy i czemu mają służyć, które zawarte zostały w trzech celach szczegółowych i określone jako „Najważniejsze działania”. Brak jest dla nich określenia m.in. okresu realizacji, instytucji odpowiedzialnych za ich realizację, wysokość przeznaczonego budżetu. Powstaje zatem wątpliwość co	Program winien posiadać czytelny i wiarygodny system jego monitorowania i końcowego rozliczenia.	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga ma charakter polemiki. Przedmiotem monitorowania są kamienie milowe danego celu szczegółowego, które korespondują z najważniejszymi działaniami wskazanymi w Programie. Dla kamieni milowych ustalono

			będzie przedmiotem monitorowania i rozliczania wykonania Programu, czy tylko Załącznik nr 1, czy też zapisy zawarte w pozycji „Najważniejsze działania”. Brak jest w Programie konkretnych mierników, które byłyby obiektywną podstawą do oceny jego wykonania. Określone w Programie „Kamienie milowe” stanowią „miękką” i asekuracyjną formę rozliczania jego rzeczywistej realizacji.		termin oraz podmiot odpowiedzialny za realizację zadania. Sposób monitorowania i realizacji został określony w rozdziałach 5 i 6.
256	Załącznik nr 1, str. 65	Załącznik nr 1. Indykatywna lista projektów inwestycyjnych do realizacji w ramach Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030, kolumna „Kategoria inwestycji”.	W Załączniku nr 1 dla projektów planowanych do realizacji na DWW, pozycja 6,7,8,10, należy zmienić kategorię inwestycji z rezerwowej na podstawową.	Marginalizacja w Programie DWW, która w przyszłości może stanowić istotne znaczenie dla obsługi portu morskiego w Gdańsku, jako port zapleczy na śródlądziu, budzi niepokój. Wymienione w Załączniku nr 1 kwoty wskazują, że przewidziane do wykonania prace mają charakter utrzymaniowy obecnej infrastruktury hydrotechnicznej. Zapewnienie dobrych warunków nawigacyjnych na drogach wodnych wymaga znacznie większego zakresu rzeczowego i finansowego. Wysokość nakładów finansowych przewidzianych na realizację Programie należy uznać za zbyt małą w stosunku do potrzeb. Dla porównania podam, że budżet woj. kujawsko-pomorskiego na 2022 r. w pozycji wydatki wynosi 1,5 mld zł, miasta Bydgoszcz 2,5 mld zł. Dzieląc wysokość nakładów inwestycyjnych zawartych w Programie przez okres jego realizacji, to roczna wartość wydatków wynosi 187 mln zł (projekt budżetu Gminy Solec Kujawski na 2022 r. wynosi 110 mln zł).	Uwaga nieuwzględniona. KPŻ2030 jest programem dla sektora żeglugi śródlądowej, w ramach którego współfinansowane ze środków unijnych będą zadania inwestycyjne, tj. działania konieczne do realizacji celu szczegółowego 1 Programu. Dodatkowo definicja Dobrych Warunków Nawigacyjnych zostanie uszczegółowiona w Programie. Zadania inwestycyjne będą realizowane na istniejących obiektach hydrotechnicznych, zakładają bowiem modernizację tej infrastruktury. W ramach KPŻ2030 nie zakłada się budowy nowych budowli, takich jak stopnie wodne. Inwestycje o charakterze rezerwowym na obecnym etapie procedury legislacyjnej projektu uchwały nie posiadają dedykowanych źródeł finansowania, a co za tym idzie niemożliwe jest określenie wysokości dofinansowania inwestycji. Podstawą do podziału listy projektów na podstawowe i rezerwowe jest przedstawiony, na tym etapie prac nad projektem Programu Fundusze Europejskie Na Klimat, Infrastrukturę i Środowisko 2021-2027, szacowany podział alokacji na transport wodny śródlądowej w ramach Celu Polityki 3. Niemniej jednak obecnie jak i po przyjęciu KPŻ2030 przez Radę Ministrów będą trwały prace

					<p>nad znalezieniem innych, potencjalnych źródeł finansowania inwestycji z listy rezerwowej.</p> <p>Należy zauważyć, że wypełnienie kluczowych wskaźników produktu i rezultatu KPŻ2030 wymaga realizacji inwestycji zarówno z listy podstawowej jak i rezerwowej. Tym samym wskazane projekty inwestycyjne na DWW również powinny być zrealizowane w ramach KPŻ2030, w szczególności w kontekście wypełnienia celu głównego Programu.</p> <p>Należy podkreślić, że cel główny Programu zostanie przereklamowany, tak aby lepiej korespondował i oddawał zakres Programu określony w celach szczegółowych.</p> <p>Porównywanie wartości Programu z kwotami wydatków jednostek samorządu terytorialnego, określonych w ich budżetach jest nieuzasadnione. W tym zakresie warto by było aby Wnioskodawca podał kwoty wydatków na żeglugę śródlądową i drogi wodne uwzględnione w wydatkach jednostek samorządu terytorialnego, a nie kwotę wszystkich wydatków budżetowych, uwzględniającą środki finansowe przeznaczoną na całość usług i inwestycji publicznych. Po porównaniu planowanych wydatków na żeglugę śródlądową w poziomie krajowym – KPŻ2030 i regionalnym – budżety JST, możemy ocenić czy faktycznie, w takim ujęciu, kwota Programu jest niewystarczająca.</p>
257	3.3.2, 4.2.2.1, str. 25, 35, 38	Nazwa miejscowości Korzeniowo	Winno być Korzeniowo		Uwaga uwzględniona.
Urząd Miejski Sulechów					
258	strona 39 tabela (wiersz 15)	Lp. 15. Nazwa regionu: Cigacice Zakres inwestycji: nowy Potencjał międzygałęziowy: dwumodalny	Lp. 15. Nazwa regionu: Cigacice Zakres inwestycji: rozbudowa Potencjał międzygałęziowy: trójmodalny Znaczenie poru w sieci transportowej: międzynarodowe		Uwaga uwzględniona.

		Znaczenie poru w sieci transportowej: krajowe			
Urząd Miejski w Środzie Śląskiej					
259	Projekt Krajowego Programu Żeglugowego do 2030	Tabela nr 7 Potencjalne lokalizacje portów śródlądowych na ODW nie uwzględniono wniosku Gminy Środa Śląska z 30 lipca 2018 roku o budowie nowego portu w m.Zakrzów	Gmina Środa Śląska podtrzymuje wniosek o ujęcie w Projekcie Krajowym Programu Żeglugowego do 2030 roku budowę portu śródlądowego w m .Zakrzów	<p>Położenie przy odrzańskiej drodze wodnej</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. odciążenie ruchu kołowego transportowego do zakładów położonych między innymi na Legnickiej Strefie Ekonomicznej 2. efekty w poprawie bezpieczeństwa 3. poprawa naturalnego środowiska poprzez niską emisję spalin, hałasu 4. dostosowanie infrastruktury turystycznej (rozwój gminy) 5. w planach zagospodarowania przestrzennego gminy teren ten jest ujęty symbolem WS/UW z przeznaczeniem podstawowym na urządzenia wodne-objekty stopnia wodnego oraz objekty ochrony terenów w zasięgu piętrzenia oraz uzupełniające na sieci infrastruktury technicznej oraz związane z nimi urządzenia. 6. W opracowanej Strategii Rozwoju Gminy na lata 2012-2020 w analizie SWOT jest zapis ,że silną stroną gminy jest jej bliskość rzeki Odry i obszaru Natura 2000 , słabą stroną jest brak wykorzystania Odry do celów turystycznych i rekreacyjnych, natomiast szansą jest wykorzystanie Odry do celów turystycznych i budowie obiektów rekreacyjnych przy stopniu wodnym w Rzeczycy. 	Uwaga uwzględniona.
Urząd Miejski w Ujeździe					
260	Transport intermodalny w korytarzu ODW	„Budowy, modernizacji bądź przebudowy wymaga również infrastruktura drogowa i kolejowa umożliwiające dostęp do portów	Przywrócenie połączenia kolejowego na linii Strzelce Op.-Kędzierzyn-Koźle przez Zimną Wódkę (Gmina Ujazd) w celu przenoszenia przewozu drogowego na kolej i żeglugę śródlądową dla Strefy Aktywności Gospodarczej	Zgodnie ze Strategią Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności do roku 2050 oraz Krajowym Planem na rzecz Energii i Klimatu na lata 2021-2030 pragniemy zapewnić transport kolejowy i żeglugi śródlądowej dla naszej gminnej Strefy Aktywności Gospodarczej poprzez połączenie z najbliższym portem śródlądowym – Koźle (24 km). W tej chwili na SAG Ujazd działa 20 firm, kilka kolejnych inwestycji jest w	Uwaga nieuwzględniona. Kwestie dot. budowy, przebudowy, przywracania lub likwidacji linii kolejowych są poza zakresem KPŻ2030, który jest programem dla sektora żeglugi

		śródlądowych oraz – docelowo – infrastruktura centrów logistycznych zgodnie z aktualnymi trendami”		budowie. Zapotrzebowanie na transport ładunków jest bardzo duże. Obecnie, w wolumen ładunków przywożony i wywożony transportem drogowym wynosi ok.2000 tirów. Z każdą kolejną inwestycją ta wartość będzie rosła. Firmy są nie tylko zainteresowane przewozami cargo, ale także pasażerskimi. W tej chwili na SAG Ujazd pracuje ponad 2000 osób, w tym znaczne grono z gmin sąsiednich – Strzelce Opolskie, Kędzierzyn-Koźle.	śródlądowej przygotowanym przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej. Niemniej jednak w ramach KPŻ2030 przewidziane jest realizacja działania dot. opracowania dokumentu określającego strukturę sieci portów śródlądowych i nabrzeży. W ramach tego dokumentu istnieje możliwość wykorzystania przekazanych przez Wnioskodawcę informacji w zakresie braku dostępu do linii kolejowych łączącej port z zapleczem lądowym.
Uwagi zanonimizowane – zgłoszone przez osoby fizyczne					
261	3.3.4 Tabela 4. Drogowy ciągnik siodłowy	1,14 Eurocent / tkm	0,20 Eurocent tkm	Zgodnie z cytowanym źródłem, Handbook for external book of transport, 2019, tabela nr 50, strona 126, koszt dla HGV, czyli wynosi 0,20 Eurocenta za tkm. 1,14 to wartość z wiersza wyżej, dla LCV petrol	Uwaga uwzględniona.
262	3.3.4	Z analiz Komisji Europejskiej wynika, że jednostkowo najbardziej niskoemisyjnym środkiem transportu jest ciągnik siodłowy wykorzystywany w zestawach do ciężarowego transportu drogowego, który emituje mniej niż 3% zanieczyszczeń emitowanych przez lokomotywę elektryczną (w jednostce miary „wozokilometr”).	Z analiz Komisji Europejskiej wynika, że koszt transportu jednej tony jest najwyższy dla ciągnika siodłowego, wykorzystywanego w zestawach do ciężarowego transportu drogowego.	Proszę poprawić konkluzję tego paragrafu bo owszem, średni koszt zanieczyszczeń generowany przez pojazd HGV to tylko 2,50 eurocenta w porównaniu do 86,6 eurocenta za pociąg elektryczny ale przecież taki pociąg przewiezie o wiele więcej ładunku. Stąd właśnie średni koszt emisji za tonę jest mniejszy...	Uwaga uwzględniona.
263	1. Założenia Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030	Do realizacji postanowień Porozumienia AGN niezbędne jest przeprowadzenie inwestycji polegających na modernizacji	W MI, w oparciu o ww. podstawę prawną wynikającą z ustawy o żegludze śródlądowej, trwają prace nad Programem Rozwoju Międzynarodowych Dróg Wodnych E30,E40, E70 , Programem Rozwoju Regionalnych Dróg Wodnych o znaczeniu regionalnym i	Według postanowień AGN mamy podział na drogi wodne o znaczeniu międzynarodowym i regionalne, w Założeniach Krajowego Programu Żeglugowego do 2030 roku z perspektywą do 2040 nie może wypaść MDW E70 która jest istotną częścią międzynarodowych korytarzy transportowych TEN-T wschód zachód oraz Kod pola został zmieniony 2 Celem ww. programów jest zaprojektowanie długoterminowej	Uwaga częściowo uwzględniona. Zapisy dotyczące MDW E70 zostaną przededagowane i uzupełnione. Natomiast KPŻ2030 jest programem rozwoju sektora żeglugi śródlądowej, tj. obejmuje swoim

		<p>polskich odcinków dróg wodnych E30, E40 i E70 oraz budowy brakujących śródlądowych połączeń wodnych w rozumieniu AGN, takich jak polski odcinek połączenia DunajOdra-łaba (E30) czy połączenia Warszawa-Brześć (E40). W MI, w oparciu o ww. podstawę prawną wynikającą z ustawy o żegludze śródlądowej, trwają prace nad Programem Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Programem Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły. Celem ww. programów jest zaprojektowanie długoterminowej strategii rozwoju najważniejszych dróg wodnych – uwzględniającej zakres interwencji konieczny do osiągnięcia międzynarodowych klas żeglowności i budowy brakujących połączeń – wraz z analizą społecznoekonomiczną planowanych działań. Realizacja programów pozwoli na wypełnienie przez Rzeczpospolitą Polską postanowień Porozumienia AGN przy jednoczesnej realizacji celów SOR.</p>	<p>ponadregionalnym, oraz Programem Rozwoju Żeglugi Śródlądowej na innych wodach. Celem ww. programów jest zaprojektowanie długoterminowej strategii rozwoju dróg wodnych – uwzględniającej zakres interwencji konieczny do osiągnięcia międzynarodowych klas żeglowności i budowy brakujących połączeń – wraz z analizą społecznoekonomiczną planowanych działań. Realizacja programów pozwoli na wypełnienie przez Rzeczpospolitą Polską postanowień Porozumienia AGN przy jednoczesnej realizacji celów SOR.</p>	<p>strategii rozwoju najważniejszych dróg wodnych – uwzględniającej zakres interwencji konieczny do osiągnięcia międzynarodowych klas żeglowności i budowy brakujących połączeń – wraz z analizą społecznoekonomiczną planowanych działań. Realizacja programów pozwoli na wypełnienie przez Rzeczpospolitą Polską postanowień Porozumienia AGN przy jednoczesnej realizacji celów SOR. oraz Programem Rozwoju Żeglugi Śródlądowej na innych wodach. Celem ww. programów jest zaprojektowanie długoterminowej strategii rozwoju dróg wodnych – uwzględniającej zakres interwencji konieczny do osiągnięcia międzynarodowych klas żeglowności i budowy brakujących połączeń – wraz z analizą społecznoekonomiczną planowanych działań. Realizacja programów pozwoli na wypełnienie przez Rzeczpospolitą Polską postanowień Porozumienia AGN przy jednoczesnej realizacji celów SOR. północ południe. W założeniach nie może zabraknąć miejsca na Programy Rozwoju Żeglugi Regionalnej i Ponadregionalnej oraz Program Rozwoju Żeglugi na innych wodach, jeziorach zalewach itp. w tym zagadnień dotyczących żeglugi turystycznej, rybackiej, usługowej, (house botów) itp. Konkluzje Rady UE z dnia 3 grudnia 2018 r. pn. Transport wodny śródlądowy - dostrzeżmy jego potencjał i promujmy go!</p>	<p>zakresem podniesienie konkurencyjności i wykorzystania transportu wodnego śródlądowego (m.in. poprzez inwestycje na wykorzystywanych transportowo odcinkach dróg wodnych) oraz otoczenia zewnętrznego (m.in. utrzymanie konkurencyjności przedsiębiorstw, utrzymanie poziomu zatrudnienia oraz rozwój szkolnictwa zawodowego).</p> <p>Należy zauważyć, że zakres interwencji KPŻ2030 można podzielić na dwa obszary: inwestycyjny i programowo-regulacyjny.</p> <p>W ramach obszaru inwestycyjnego planuje się realizację projektów na odcinkach dróg regularnie wykorzystywanych transportowo. Natomiast w ramach obszaru programowo-regulacyjnego planuje się wzmocnienie branży żeglugi śródlądowej oraz prowadzenie działań planistycznych dot. pozostałych odcinków dróg wodnych.</p> <p>Tym samym realizacja pełnego zakresu interwencji KPŻ2030 przyczyni się do w sposób bezpośredni (inwestycje na infrastrukturze) i pośredni (wzmocnienie branży i planistyka) do rozwoju polskich odcinków dróg wodnych wskazanych w Porozumieniu AGN.</p> <p>W związku z powyższym KPŻ2030 w kompleksowy sposób powinien regulować kwestie tworzenia polityki rozwoju żeglugi śródlądowej do 2030 r. poprzez realizację niezbędnych inwestycji i planistykę dla wszystkich dróg wodnych, uwzględniające społeczno-ekonomiczne potrzeby oraz uwarunkowania środowiskowe i cele bioróżnorodności.</p>
--	--	---	---	--	---

		Porozumienia AGN przy jednoczesnej realizacji celów SOR.			
264	3.2. Wnioski z diagnozy sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej, z uwzględnieniem obszarów funkcjonalnych, w tym miejskich obszarów funkcjonalnych	Diagnoza terytorialna dla KPŻ2030 została wykonana dla dróg wodnych objętych indykatywną listą projektów inwestycyjnych. Tym samym diagnozę opracowano odrębnie dla obszaru bezpośredniego oddziaływania ODW oraz DWW na poziomie wybranych powiatów i miast na prawach powiatu. Charakterystyka rejonów objętych diagnozą, które potencjalnie mogą mieć duży wpływ na realizację Programu, jak i wykorzystanie efektów jego realizacji, stanowi załącznik nr 2 do KPŻ2030. (str21)	Wniosek o wykonanie diagnozy terytorialnej dla KPŻ2030 dla Międzynarodowych Dróg Wodnych o standardzie E według AGN czyli E30, E40 i E70	Nie może nastąpić pominięcie w tej części opracowania MDW E70 bardzo istotnej z punktu widzenia użytkowników transgranicznych korytarzy transportowych TEN-T północ - południe wschód – zachód MDW E70 jest przedłużeniem korytarzy transportowych zachodniej Europy	Uwaga częściowo uwzględniona. Zapisy dot. MDW E70 zostaną rozszerzone, a podejście do diagnozy terytorialnej uszczegółowione. W tym kontekście należy podkreślić, że szczegółowa diagnoza została wykonana dla obszaru oddziaływania odcinków dróg wodnych regularnie wykorzystywanych transportowych. Co ma odzwierciedlenie w celu Programu jakim jest utrzymanie konkurencyjności sektora żeglugi śródlądowej – m.in. rozumiane jako utrzymanie zdolności transportowych wybranych odcinków dróg wodnych.
265	3.3.3. Infrastruktura punktowa – porty śródlądowe	Na ODW wykorzystywanych historycznie było ok. 18 rejonów przeładunkowych: Gliwice, Sławęce, Łabędy, Kędzierzyn-Koźle, Opole, Wrocław, Malczyce, Głogów, Nowa Sól, Cigacice, Słubice, Kostrzyn nad Odrą, Osinów Dolny,	Wniosek o uzupełnienie MDW E70 Warta - Noteć wykorzystywane było 5 rejonów przeładunkowych Gorzów Wlkp. Krzyż, Czarnków, Ujście, Nakło.	Włączenie samorządów na osi MDW E70 da silny impuls rozwojowy obszarom słabo rozwiniętym gospodarczo i często wykluczonym transportowo tworząc obszar rdzeniowy silnie działający na północ i na południe połączony z portami morskimi Bałtyku i Morza Północnego.	Uwaga uwzględniona.

		Bielinek, Widuchowa, Gryfino, Szczecin, Police ¹⁴ . Na DWW wykorzystywanych historycznie by to ok. 9 rejonów przeładunkowych dedykowanych do obsługi żeglugi śródlądowej: Gdańsk, Tczew, Korzeniowo, Chełmno, Bydgoszcz, Solec Kujawski, Toruń, Ciechocinek, Włocławek, Płock.			
266	3.3.5. Porty morskie a sektor transportu wodnego śródlądowego		Wnioskuje o wpis: Kluczowym elementem wsparcia portów morskich jest wyznaczenie portów pomocniczych żeglugi śródlądowej dla portów morskich, i tak dla Szczecina Świnoujścia jest to lokalizacja Gorzów Wielkopolski, z parciem do Poznania i Konina w klasach regionalnych oraz do Piły i Bydgoszczy. Dla Portów Gdynia Gdańsk Elbląg jest to lokalizacja portu Solec Kujawski, z parciem w kierunku Torunia Płocka i Warszawy niższymi klasami dróg Wodnych.	Działanie to ma na celu pobudzenie środowisk gospodarczych w obszarze żeglugi śródlądowej spedycji i logistyki do działań promocyjnych i pilotażowych przewozu kontenerów i innych ładunków, ma to uruchomić nabrzeża magazyny składy i inną infrastrukturę oraz potencjał ludzki. Parcie ze strony żeglugi regionalnej będzie pobudzało regiony do działania w bliskim otoczeniu rzek.	Uwaga częściowo uwzględniona. Podrozdział zostanie uzupełniony o przykłady (case study) funkcjonowania portów morskich w zachodniej Europie, które efektywnie wykorzystują „porty pomocnicze”/terminale śródlądowe ulokowane na zapleczu portów morskich. W przypadku polskich portów morskich w treści KPŻ2030 wskazanie zostanie możliwości wykorzystania przez polskie porty morskie takich możliwości logistycznych. Mając na uwadze, że wykorzystanie łańcucha dostaw w oparciu o relacje port morski-„port pomocniczy” ma charakter biznesowy, wskazywanie konkretnych lokalizacji jest niezasadne.
267	4.1. Cel główny i logika interwencji	Celem KPŻ2030 jest przywrócenie warunków dla niezawodnego i efektywnego transportu wodnego śródlądowego na głównych	Wnioskuje o wpis: E30, E40, E70 oraz na pozostałych drogach wodnych o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym których mamy w Polsce około 3500 km oraz żeglugę śródlądową na wodach stojących jeziora	Rozwój żeglugi śródlądowej na Wodach Polskich przyczyni się do aktywizacji i kształtowania otoczenia dla rozwoju całego sektora żeglugi śródlądowej od stoczni i warsztatów do portów nabrzeży i magazynów.	Uwaga nieuwzględniona. Cel główny KPŻ2030 zostanie, zgodnie z uwagami zgłoszonymi przez m.in. Fundację WWF, przeformułowany, tak by lepiej korespondował z celami szczegółowymi i oddawał treść Programu.

		śródlądowych drogach wodnych w Polsce.	zalewy i inne zbiorniki i wodne, z infrastrukturą nabrzeżną		<p>KPŻ2030 jest programem rozwoju sektora żeglugi śródlądowej, tj. obejmuje swoim zakresem podniesienie konkurencyjności i wykorzystania transportu wodnego śródlądowego. m.in. poprzez inwestycje na wykorzystywanych transportowo odcinkach dróg wodnych.</p> <p>Niemniej jednak w ramach KPŻ2030 wskazane została konieczność opracowania dokumentów planistycznych dla dróg wodnych, które dotychczas nie były wykorzystywane transportowo (od 2015 r., według danych GUS).</p>
268	4.2.1.1. Osiągnięcie Dobrych Warunków Nawigacyjnych na Odrzańskiej Drodze Wodnej	Istniejący zapis	Wniosek do istniejącego zapisu: Dla poprawy dostępności ZMPSŚ do przewag żeglugi śródlądowej wyznaczyć lokalizację Gorzów Wielkopolski jako Port Pomocniczy dla zespołu portów Szczecin Świnoujście MDW E70 z Portem Gorzów Wielkopolski będzie stanowić główny port śródlądowy gotowy do obsługi portów Szczecin Świnoujście jak i Hamburg Brema Rotterdam Antwerpia docelowo E 70 po dostosowaniu Noteci Porty morskie Gdynia Gdańsk i Elbląg	Takie rozwiązanie wyznaczy zaplecze w Polskim obszarze administracyjno skarbowym dla Polskich portów morskich, generując trwałą przewagę organizacyjną co ma przełożenie na wiele miejsc pracy. Oddziaływanie Gorzowa na Poznań i centralną Polskę w synergii z oddziaływaniem portu Bydgoszcz	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Mając na uwadze, że wykorzystanie łańcucha dostaw w oparciu o relacje port morski-„port pomocniczy” ma charakter biznesowy, wskazywania konkretnych lokalizacji jest niezasadne.</p>
269	4.2.2.Cel szczegółowy 2 – Rozwój rynku w sektorze transportu wodnego śródlądowego	Istotnym czynnikiem konkurencyjności transportu wodnego śródlądowego jest jego efektywność rozumiana jako możliwość wykonywania pracy przewozowej z wykorzystaniem przewagi wynikającej z ładowności statków śródlądowych i przepustowości drogi wodnej	Rozwój żeglugi śródlądowej będzie odbywał się dzięki i wykorzystaniu dróg wodnych regionalnych i międzynarodowych oraz innych wód jak jeziora zalewy itp. W obszarach transportowych turystycznych gospodarczych		<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Zakres interwencji KPŻ2030 dotyczy odcinków dróg wodnych regularnie wykorzystywanych transportowo, zgodnie z celem Programu – utrzymaniem konkurencyjności sektora żeglugi śródlądowej. W tym zakresie nie przewiduje się prowadzenie transportu wodnego śródlądowego na drogach rzekach o charakterze regionalnym czy jeziorach, poza transportem o charakterze okazjonalnym (poniżej 400 ton), zgodnie z danymi GUS.</p>
270	4.2.2.1. Kształtowanie	Osiągnięcie prognozowanego	Dopisać: ok. 5 działających stale rejonów potencjalnie wykorzystywanych do	Już sam zapis w Krajowym Programie Żeglugowym powoduje że samorządy będą zabiegać o włączenie swoich obszarów do	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p>

	warunków na rzecz rozwoju terminali (portów, punktów przeładunkowych) śródlądowych i włączenia transportu wodnego śródlądowego w system transportu intermodalnego	poziomu ładunków wymaga ok. 19 działających terminali w rejonach o największym potencjale do generowania przeładunków na ODW23: Gliwice, Kędzierzyn-Koźle, Chorula, Opolo Groszowice, Opolo, Oława, Wrocław, Malczyce, Ścinawa, Głogów, Nowa Sól, Cigacice, Krosno Odrzańskie, Słubice, Kostrzyn nad Odrą, Gryfino, Police, Szczecin oraz ok. 7 działających stale rejonów potencjalnie wykorzystywanych do przeładunków na DWW: Płock, Włocławek, Toruń, Bydgoszcz, Chełmno, Korzeniowo, Tczew.	przeładunków na E 70 WARTA – NOTEĆ Gorzów Wielkopolski, Krzyż, Czarnków, Ujście, Nakło.	sieci TEN-T ,a lokalizacji swoich portów do AGN taki impuls rozwojowy pozwala na pozyskanie nowych inwestorów i dynamiczny rozwój regionów.	Zgodnie z danymi GUS MDW E70 nie posiada parametrów umożliwiających prowadzenie transportu ładunków, na poziomie regularnym (powyżej 400 ton rocznie). Niemniej jednak w ramach KPŻ2030 zostaną określone działania dla MDW E70, zgodnie z jej uwarunkowania środowiskowe i społeczno-ekonomiczne.
271	4.3.2.1. Programowanie rozwoju śródlądowych dróg wodnych – rozwój społeczno-gospodarczy	Mając na uwadze potencjał dróg wodnych dla polityki transportowej kraju, priorytetem jest opracowanie Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły, tj. dokumentów dla polskich odcinków międzynarodowej drogi wodnej E30, E40 oraz	Dopisać : Program rozwoju MDW E 70 WARTA – NOTEĆ taka droga wodna łączy podstawowe dla gospodarki narodowej Porty Morskie tworząc spójny obszar rdzeniowy kraju oddziaływując na wschód i zachód oraz na północ i na południe, zbliżając w ten sposób Warszawę Łódź i Poznań do Dopisać : Program rozwoju MDW E 70 WARTA – NOTEĆ taka droga wodna łączy podstawowe dla gospodarki narodowej Porty Morskie tworząc spójny obszar rdzeniowy kraju oddziaływując na wschód i zachód oraz na północ i na	Wpływ włączenia MDW E 70 na rozwój społeczno-gospodarczy zbliży nas do portów Północnego Atlantyku również w obszarach oddziaływania struktur NATO, takie rozwiązanie jest bardzo istotnym czynnikiem zabezpieczenia transportowego dla całej centralnej Polski drogami wodnymi sięgając do Antwerpii i Rotterdamu ładunki wojskowe są ważnym elementem transportu śródlądowego.	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z danymi GUS MDW E70 nie posiada parametrów umożliwiających prowadzenie transportu ładunków, na poziomie regularnym (powyżej 400 ton rocznie). Niemniej jednak w ramach KPŻ2030 zostaną określone działania dla MDW E70, zgodnie z jej uwarunkowaniami środowiskowymi i społeczno-ekonomicznymi.

		E70 (na odcinku połączenie Wisła-Zalew Wiślany). Wskazane dokumenty, zgodnie z działaniami określonymi w SOR, zostaną poddane strategicznym ocenom oddziaływania na środowisko ²⁹ . Obie drogi wodne w swoich przebiegach łączą podstawowe dla gospodarki narodowej porty morskie – Zespół Portów Morskich Szczecin Świnoujście oraz Port Morski w Gdańsku z ich zapleczem lądowym.	południe, zbliżając w ten sposób Warszawę Łódź i Poznań do		
272	4.4. Wizja rozwoju sektora transportu wodnego śródlądowego do 2030 r.	Realizacja KPŻ2030 ma na celu przywrócenie regularnego i efektywnego transportu wodnego śródlądowego na śródlądowych drogach wodnych w Polsce. Cel ten zostanie osiągnięty poprzez następujące kierunki interwencji: – eliminacja wąskich gardeł w głównych korytarzach wodnych, – poprawa bezpieczeństwa transportowego dróg wodnych, – wsparcie dla rozwoju rynku żeglugowego w tym nisko i zeroemisyjnego,	- eliminacja wąskich gardeł w głównych korytarzach wodnych, MDW E30, E40, E70 oraz odbudowa sprawności dróg wodnych o znaczeniu regionalnym o ponadregionalnym - rozwój żeglugi śródlądowej na wodach innych niż drogi wodne, jeziora zalewy, itp. -rozwój żeglugi turystycznej i działalności około żeglugowych, na nabrzeżach stanicach przystaniach itp.	Rozwój żeglugi śródlądowej rozwijany na niższych klasach niż międzynarodowe stanowi naturalne zaplecze kadry wykwalifikowanej oraz obycie z infrastrukturą żeglugową na brzegu jak i na jednostce pływającej, turystyka na wodzie jest jedną z dynamiczniej rozwijanych dziedzin, a Polska jest czołowym producentem jachtów na świecie wzmacniajmy swoje przewagi tworząc zapisy prawne oraz najlepszą infrastrukturę.	Uwaga nieuwzględniona. Należy zauważyć, że zakres interwencji KPŻ2030 można podzielić na dwa obszary: inwestycyjny i programowo-regulacyjny. W ramach obszaru inwestycyjnego planuje się realizację projektów na odcinkach dróg regularnie wykorzystywanych transportowo. Natomiast w ramach obszaru programowo-regulacyjnego planuje się wzmocnienie branży żeglugi śródlądowej oraz prowadzenie działań planistycznych dot. pozostałych odcinków dróg wodnych. Tym samym należy zauważyć, że poza utrzymaniem zdolności transportowych kluczowych odcinków dróg wodnych (odcinków dostępowych do portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej) w ramach KPŻ2030 przewidziany jest rozwój pozostałych dróg wodnych m.in. dla celów turystycznych.

		–aktywizacja społeczno-gospodarcza i rozwój partnerstwa na rzecz gospodarczego wykorzystania dróg wodnych.			
273	4.3.2. Utrzymanie śródlądowych dróg wodnych	Program w zakresie śródlądowych dróg wodnych podlega uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej. Działalność Ministra w tym zakresie polega na zapewnieniu realizacji zadań utrzymaniowych infrastruktury kluczowej dla funkcjonowania dróg wodnych na potrzeby żeglugi śródlądowej w ramach tego Programu.	Wnioskuje o: Wyznaczenie dla PGW WP partnerstwa operacyjnego w postaci Państwowej Straży Pożarnej nadzorującej OSP Ochotnicze Straże Pożarne jako jednostki zabezpieczające i monitorujące sytuację na rzekach ciekach i zbiornikach wodnych, oraz interesariusze w działaniach przeciwpowodziowych suszy oraz obsługa zastawek przepustów mostów punktów czerpania wody oraz nabrzeży ewakuacyjnych na terenach powodziowych. Partnerem wspierającym powinien być WOT w sytuacjach zagrożenia powodziowego zorientowani w planach ewakuacji ratownictwa i obrony cywilnej.	Wnioskuje o: Wyznaczenie dla PGW WP partnerstwa operacyjnego w postaci Państwowej Straży Pożarnej nadzorującej OSP Ochotnicze Straże Pożarne jako jednostki zabezpieczające i monitorujące sytuację na rzekach ciekach i zbiornikach wodnych, oraz interesariusze w działaniach przeciwpowodziowych przeciwdziałania. suszy oraz obsługa zastawek przepustów mostów punktów czerpania wody oraz nabrzeży ewakuacyjnych na terenach powodziowych. Partnerem wspierającym powinien być WOT w sytuacjach zagrożenia powodziowego zorientowani w planach ewakuacji ratownictwa i obrony cywilnej.	Uwaga nieuwzględniona. Poza zakresem Programu.
274	4.3.3.1. Droga wodna odporna na zmiany klimatu	Prognozowane wartości KPŻ2030 wymagają realizacji komplementarnych inwestycji zapewniających odpowiedni bilans wodny i odporność na zmiany klimatu – okresy suszy i powodzi. Kluczową rolę pełni tu projektowany PPSS i PZRP. W celu zapewnienia stałej alimentacji konieczna jest budowa zbiorników wodnych, które ustabilizują warunki	Wnioskuje o wpis: Promowanie kanałów lateralnych jako najsprawniejsza forma retencjonowania wody i gospodarowania wodą na potrzeby rolnictwa gospodarki i żeglugi śródlądowej ,	Kanały lateralne sa szansą na dostęp do żeglugi śródlądowej w miejscach bardzo atrakcyjnych pod względem transportowym, mogą bardzo efektywnie skracać trasę ładunku i generować przewagi istotne na konkurencyjnym rynku.	Uwaga nieuwzględniona - poza zakresem KPŻ2030. Uwaga zostanie przeanalizowana podczas pracy nad programami rozwoju dla DWW i ODW.

		żeglugowe na najważniejszych transportowo odcinkach dróg wodnych.			
275	4.3.3.2. Integracja z systemem transportowym – rozwój portów śródlądowych i punktów przeładunkowych	Włączenie żeglugi śródlądowej do łańcuchów transportowych wymaga rozwoju infrastruktury punktowej – portów śródlądowych i punktów przeładunkowych (terminali). (Str53.)	Wnioskuje o wpis: Na obszarze administracyjnym państwa muszą znajdować się porty pomocnicze dla Portów Morskich są one naturalnym zapleczem generującym przewagę portu morskiego , dla ZMPSŚ rekomendowana jest lokalizacja Gorzów Wielkopolski, na Dolnej Warcie od Santoka gdzie łączy się z Notecią MDW E70.	Bardzo ważny parametr przy wyborze przez operatora na terminal kontenerowy Świnoujście głębokie zaplecze śródlądowe pozwala na niższe ceny magazynowania ładunków i innych usług serwisowych, buforowanie ładunków, podwyższanie sprawności portu morskiego, przykładem takiej sprawności jest port Duisburg.	Uwaga częściowo uwzględniona. Podrozdział dot. portów morskich zostanie uzupełniony o przykłady (case study) funkcjonowania portów morskich w zachodniej Europie, które efektywnie wykorzystują „porty pomocnicze”/terminale śródlądowe ulokowane na zapleczu portów morskich. W przypadku polskich portów morskich w treści KPŻ2030 wskazane zostanie możliwości wykorzystania przez polskie porty morskie takich możliwości logistycznych. Mając na uwadze, że wykorzystanie łańcucha dostaw w oparciu o relacje port morski-„port pomocniczy” ma charakter biznesowy, wskazywanie konkretnych lokalizacji jest niezasadne.
276	4.3.3.3. Rynek przewozowy i sytuacja armatorów	Rynek przewozów na drogach wodnych uzależniony jest przede wszystkim od: –sytuacji gospodarczej, –stabilnych warunków nawigacyjnych i odporności na zmiany klimatyczne, –zdolności przewozowej i innowacyjności jednostek pływających, –sytuacji na rynku pracy i kwalifikacji zawodowych pracowników sektora.	Wnioskuje o wpis : - polityki transportowej portów morskich , które preferują i rekomendują obsługę przez żeglugę śródlądową która jest najsprawniejszym sposobem obsługi portów morskich .	Decyzje w portach Holandii czy Niemiec podejmują zarządy portów sterując w ten sposób sprawnością portu, infrastruktura dostępowa ma bardzo ograniczone możliwości, barka nie zabiera miejsca samochodom czy kolei.	Uwaga częściowo uwzględniona. KPŻ2030 zostanie uzupełniony w zakresie przykładów (case study) funkcjonowania portów morskich w zachodniej Europie, które efektywnie wykorzystują „porty pomocnicze”/terminale śródlądowe ulokowane na zapleczu portów morskich.
277	2.	☑ E30 – Odrzańska	E40 – Droga Wodna Rzeki Wisły na	Droga wodna jest predestynowana do transportu towarów	Uwaga nieuwzględniona - poza zakresem KPŻ2030.

	Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt	Droga Wodna, odcinek od Gliwic do Portów Morskich Szczecin i Świnoujście; ☒ E40 – Droga Wodna Rzeki Wisły na odcinku Gdańsk-Toruń; ☒ E70 – połączenie Odra-Wiśła oraz połączenie Wiśła-Zalew Wiślany.	odcinku Gdańsk-Brześć; ☒ E70 – połączenie Odra-Wiśła.	masowych o długim okresie trwałości i odporności na przeładunki. Takich materiałów polska gospodarka nie posiada wiele. Za to nasi sąsiedzi zachodni i wschodni wymieniają ze sobą takich materiałów tak wiele, że ich transport po naszych drogach wodnych byłby głównym motorem odbudowy tej gałęzi gospodarki. Uruchomienie żeglugi na kierunku wschód-zachód na wymienionych drogach otworzyłby nas na transport towarów Jedwabnego Szlaku, surowców Wschodniej Europy i Azji Środkowej i gotowych wyrobów gabarytowych Europy Zachodniej. Dodatkowo wsparcie finansowania i realizacji inwestycji przez głównych graczy Jedwabnego Szlaku pozwoli na finalizację przebudowy wskazanych dróg w okresie do 5 lat.	
278	Pkt 4.3	„Rozdział zostanie uzupełniony po przeprowadzeniu Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko.”	Nie przedstawiono oceny oddziaływania na środowisko, Należy taką oceną przeprowadzić.	KPŻ 2030 będzie miał istotny i potencjalnie negatywny wpływ na środowisko (zniszczenie ekosystemów, siedlisk, korytarzy ekologicznych). Należy dokonać pełnej oceny tego wpływu przed przystąpieniem do realizacji inwestycji i nie poprzestawać na stwierdzeniu „ekologiczności” żeglugi śródlądowej, wyłącznie w oparciu o jej niską emisyjność. Trzeba wziąć pod uwagę kompleksowy wpływ tego typu transportu na środowisko zwłaszcza w kontekście wciąż stosunkowo niezmiennego naturalnego stanu wielu odcinków polskich rzek. Przekształcenie ich w żeglowne, uregulowane, poprzecinane stopniami wodnymi kanały będzie niemożliwe bez poniesienia ogromnych kosztów środowiskowych. Być może uzasadnią one rezygnację z części planowanych inwestycji na rzecz rozwoju transportu kolejowego - porównywalnie niskoemisyjnego, a znacznie szybszego i bardziej wydajnego oraz niewiążącego się z tak znaczącym zniszczeniem środowiska naturalnego.	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Konsultacje publiczne projektu KPŻ2030 prowadzone są na podstawie art. 19a ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. <i>o zasadach prowadzenia polityki rozwoju</i> (Dz. U. z 2021 r. poz. 1057). Równoległe do powyższego procesu prowadzone było postępowanie w celu wyłonienia wykonawcy, który wesprze Ministerstwo Infrastruktury w przeprowadzeniu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu KPŻ2030.</p> <p>Rozdział dotyczący wpływu KPŻ2030 na środowisko zostanie uzupełniony – zgodnie z informacją zamieszczoną w dokumencie – po przeprowadzeniu SOOŚ.</p> <p>Na etapie SOOŚ zostaną przeprowadzone konsultacje publiczne projektu w trybie ustawy z dnia 3 października 2008 r. <i>o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko</i> (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2373 wraz z póź. zm.). Wówczas do konsultacji publicznych przekazany zostanie projekt Programu z uzupełnionym rozdziałem dot. oddziaływania Programu na środowisko.</p>

279	4.2.1.1. str. 33	Osiągnięcie Dobrych Warunków Nawigacyjnych na Odrzańskiej Drodze Wodnej	Opracowanie kanału lateralnego Cigacice-Międzychód/Skwierzyna (Odra-Warta)	<p>Porozumienie niemiecko-polskie z listopada 2015 r. o utrzymaniu w III klasie odcinka Odry granicznej, wobec zadeklarowanej niechęci strony niemieckiej do zmiany tych zapisów, uniemożliwi korzystanie z Odry granicznej jako części drogi wodnej Dunaj-Bałtyk, wymuszając korzystanie z kanału Szprewa-Odra (Eisehuettenstadt – Berlin), co wobec istnienia dwóch dróg wodnych łączących Berlin z Bałtykiem (Berlin-Szczecin lub Berlin-Lubeka z opcją do Hamburga) jest zagrożeniem dla planów rozwoju zespołu portów Szczecin-Świnoujście dla logistyki intermodalnej.</p> <p>Zaplanowanie drogi wodnej Odra-Warta z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury oraz cieków wodnych) umożliwi opracowanie alternatywy, zwiększając możliwość osiągnięcia porozumienia polsko-niemieckiego odnośnie wspólnego przygotowania dwóch krótkich odcinków Odry granicznej (ujście Nysy Łużyckiej – Eisehuettenstadt, ok. 5 km, oraz Widuchowa - Kostrzyń, ok. 87 km, przy czym ten drugi robiony koniecznie w górę rzeki, czyli począwszy od Widuchowej).</p> <p>W innym wypadku pozytywne efekty wszystkich nakładów na budowę drogi wodnej DOL, będą z punktu widzenia interesów Państwa zagrożone pełną zależnością od czynnika nieprzewidywalnego.</p>	Uwaga nieuwzględniona - poza zakresem KPŻ2030. Uwaga zostanie przeanalizowana podczas pracy nad programem rozwoju dla ODW.
280	4.2.1.2. str. 33	Osiągnięcie Dobrych Warunków Nawigacyjnych na Drodze Wodnej Rzeki Wisły	Opracowanie koncepcji kanałów lateralnych w obszarze międzywala	<p>1. Z racji zmiany stosunków wodnych ze względu na zmiany klimatyczne, proponowanie rozwiązań odpowiednich dla wieku XIX mija się z celem, jako że zapewnienie w okresach niżówek alimentacji na poziomie niezbędnym dla zapewnienia głębokości tranzytowych w głównym korycie rzeki, może być niemożliwe.</p> <p>2. Wisła jest i będzie rzeką niemożliwą do przystosowania do ruchu autonomicznego – jest to także cecha wszystkich wód płynących, nawet na odcinkach uregulowanych. Autonomizacja transportu śródlądowej w ramach systemu zarządzania ruchem towarów jest niezbędna dla zapewnienia płynności transportu intermodalnego, to zaś wymaga opracowania rozwiązań dedykowanych.</p> <p>Polska znajduje się w sytuacji unikalnej w skali Europy, gdyż z racji dziesięcioleci zaniedbań nasze drogi wodne wymagają takich nakładów, że wdrożenie rozwiązań dedykowanych dla najnowocześniejszych form transportu śródlądowego koszty te obniża, podczas gdy w innych krajach adaptacja istniejących i eksploatowanych dróg wodnych i infrastruktury</p>	Uwaga nieuwzględniona - poza zakresem KPŻ2030. Uwaga zostanie przeanalizowana podczas pracy nad programem rozwoju dla DWW.

				<p>towarzyszącej do ruchu autonomicznego jest wielkim wyzwaniem inwestycyjnym oraz organizacyjnym, gdyż wymaga dostosowania do równoległego funkcjonowania ruchu klasycznego (statki prowadzone przez ludzi) oraz autonomicznego (w pełni zautomatyzowany ruch statków, nadzorowany obszarowo i centralnie w ramach zintegrowanego systemu zarządzania ładunkami).</p> <p>3. Ruch autonomiczny w kanałach lateralnych umożliwi wykorzystywanie OZE do wspomagania zasilania infrastruktury transportowej, z racji konieczności hybrydyzacji napędów ze względu na przewidywalność kontroli i możliwości redundancji układów napędowych oraz wykorzystywanie urządzeń nabrzegowych (odrębne zagadnienie zarówno koncepcyjne jak i badawcze).</p>	
281	4.2.2.2. str. 40	Wsparcie działań na rzecz zmniejszenia emisyjności statków śródlądowych i rozwoju floty odpornej na zmiany klimatu	Całkowita zmiana zasad finansowania zakupów i przebudów statków	<p>FŻŚ nie może być źródłem finansowania postulowanych zmian, jeżeli możliwe do uzyskania przez armatora środki z Funduszu są ograniczone do kwoty de minimis.</p> <p>Dodatkowo wszelkie nakłady na rozwój floty powinny być skoordynowane z działaniami w dziedzinie infrastruktury na rzecz autonomizacji ruchu jako koniecznej przyszłości branży.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Zakres KPŻ2030 dot. wsparcia działań na rzecz transformacji floty zostanie uszczegółowiony. Jednocześnie należy zauważyć, że ewentualna notyfikacja pomocy publicznej udzielanej ze środków FŻŚ pozwalająca na zniesienie limitu de minimis, może być działaniem przewidzianym w ramach KPŻ2030.</p>
282	4.2 str. 32	Cele szczegółowe i zakres interwencji	Opracowanie i włączenie osobnych rozdziałów dotyczących: a) kanałów lateralnych, b) autonomizacji ruchu i integracji intermodalnej w ramach zarządzania ruchem ładunków, c) projektowania i budowy taboru autonomicznego wraz z nowoczesnymi zasadami finansowania d) potrzeb i wymagań odnośnie szkolenia przyszłego personelu zarządzającego ruchem	<p>W całym opracowaniu całkowicie pominięte zostały zagadnienia związane ze zmianą wymagań w dziedzinie logistyki, związanych ze skracaniem łańcuchów dostaw oraz wdrażaniem rozwiązań z obszaru Industry 4, opierających się na niezawodności i automatyzacji logistyki. Żegluga śródlądowa w Polsce ma unikalną szansę być branżą wiodącą w przygotowywaniu i wdrażaniu nowoczesnych rozwiązań, ale zakres tych zagadnień wydaje się być poza obszarem obejmowanym materiałem, aczkolwiek są sygnalizowane hasłowo, choćby w cytowaniu dokumentów UE.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona - poza zakresem KPŻ2030.</p> <p>Niemniej w ramach KPŻ2030 wskazane zostaną niektóre możliwości przyszłego wykorzystania dróg wodnych w zakresie wykorzystania cyfrowych rozwiązań zarządzania ruchem ładunków.</p>
283	Rozdział 4, Podrozdział 4.3 - Wpływ realizacji Programu na środowisko,	Rozdział zostanie uzupełniony po przeprowadzeniu Strategicznej Oceny	Wniosek o zaprzestanie procedowania dalszego procedowania projektu wskutek niewykonania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Projekt w swojej wizji zakłada ogromną zmianę	<p>Dalsze procedowanie projektu bez wykonania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko jest bezcelowe i formalnie błędne.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Konsultacje publiczne projektu KPŻ2030 prowadzone są na podstawie art. 19a ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia</p>

	strona 46	Oddziaływania na Środowisko.	charakteru wód śródlądowych, co będzie skutkowało dużym oddziaływaniem na środowisko - stąd dalsze procedowanie projektu bez wykonania i udostępnienia tej analizy na etapie przygotowywania projektu jest formalnym i merytorycznym uchybieniem. Nie poddaje się nieskończonego projektu pod konsultacje. Otwarcie ofert miało miejsce 10 grudnia 2021 roku i wykonawca ma 210 dni lub 435 dni roboczych na przygotowanie opracowania (od podpisania umowy), stąd wnioskuję o odłożenie procedowania projektu do czasu opracowania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, udostępnienia jej i dania czasu na zapoznanie się		<p><i>polityki rozwoju</i> (Dz. U. z 2021 r. poz. 1057). Równoległe do powyższego procesu prowadzone było postępowanie w celu wyłonienia wykonawcy, który wesprze Ministerstwo Infrastruktury w przeprowadzeniu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu KPŻ2030.</p> <p>Rozdział dotyczący wpływu KPŻ2030 na środowisko zostanie uzupełniony – zgodnie z informacją zamieszczoną w dokumencie – po przeprowadzeniu SOOŚ.</p> <p>Na etapie SOOŚ zostaną przeprowadzone konsultacje publiczne projektu w trybie ustawy z dnia 3 października 2008 r. <i>o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko</i> (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2373 wraz z póź. zm.). Wówczas do konsultacji publicznych przekazany zostanie projekt Programu z uzupełnionym rozdziałem dot. oddziaływania Programu na środowisko.</p>
284	Rozdział 3, podrozdział 3.3, punkt 3.3.1. Turystyka wodna, strona 23	Przewozy pasażerskie żeglugą śródlądową mają charakter turystyczny, rekreacyjny (turystyka indywidualna) lub transportowy (tramwaje wodne).	Przewozy pasażerskie żeglugą śródlądową mają lokalny charakter turystyczny, rekreacyjny (turystyka indywidualna) lub transportowy (tramwaje wodne). Zakładane bariery na drogach wodnych poskutkują zmniejszeniem ruchu na dłuższych odcinkach ze względu na planowane stopnie wodne.	Z analizy na początku tego punktu wynika, że turystyka wodna ma charakter lokalny (średnio 13 km na pasażera, stąd jest to ruch pasażerski w dużych miastach), jednak program zakłada, że rozwiną się miejscowości w torze wodnym całych dróg - to założenie jest fikcyjne mając na uwadze planowaną liczbę nowych stopni wodnych (np. Odra) i czas potrzebny na ich pokonanie. Analiza wpływu zmian na turystykę dokonana w KPŻ jest minimalna i nie daje pełnego obrazu.	Uwaga nieuwzględniona. W ramach KPŻ2030 nie planuje się budowy nowej infrastruktury hydrotechnicznej takiej jak stopnie wodne. Jednym z obszarów interwencji Programu jest rewitalizacja istniejącej zabudowy na użytkowanych transportowo odcinkach rzek.
285	Rozdział 4, punkt 4.4.1 Transport wodny śródlądowy po realizacji Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030 (w	Prognozuje się, że największa ilość ładunków będzie transportowana na odcinku porty morskie Szczecin i Świnoujście – Republika Federalna Niemiec.	Wniosek o zawężenie KPŻ2030 w obrębie Odry do obszaru połączenia portów morskich Szczecin i Świnoujście w obszarze połączenia z Niemcami.	Bezczelowe wydaje się wykonanie ogromnych inwestycji w infrastrukturę w górnym biegu Odry mając na uwadze fakt, że dominujący ruch i tak będzie rozpoczynał się nie wcześniej niż w Bielinku.	Uwaga nieuwzględniona. Uwzględnione w KPŻ2030 odcinki Odry należą od odcinków regularnie wykorzystywanych transportowo.

	dokumencie opisany mylnie jako 4.3.1), strona 49				
Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. – Biuro ds. Odrzańskiej Drogi Wodnej					
286	Słowniczek (str. 4)	WWŻ – Wysoka Woda Żeglowna	Należy przeanalizować prawidłowość rozwinięcia skrótu WWŻ pod kątem zgodności tego terminu z obowiązującymi aktami prawnymi	Przedmiotowy zapis w KPŻ różni się od rozwinięcia skrótu WWŻ w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz.U.2002.77.695 z dnia 2002.06.18), gdzie skrót WWŻ określono jako: najwyższa woda żeglowna, ustalony stan wody, po którego przekroczeniu uprawianie żeglugi jest zabronione. Jednocześnie w KPŻ na str. 15 w przypisie do tabeli 1 stosuje się rozwinięcie skrótu WWŻ zgodne z rozporządzeniem. Z kolei w zarządzeniach dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej będących aktami prawa miejscowego, a więc przepisów niższego rzędu niż rozporządzenie, występują niestety rozbieżności w zakresie rozwinięcia skrótu WWŻ. W poszczególnych zarządzeniach WWŻ oznacza najwyższą wodę żeglowną lub wielką wodę żeglowną lub wysoką wodę żeglowną.	Uwaga uwzględniona.
287	Punkt 4.2.3.		błędna numeracja podpunktów czwartego rzędu		Uwaga uwzględniona.
288	str. 42 pkt 4.3.2. Cel szczegółowy 3	Najważniejsze działania: [...] rozwój partnerstwa w zakresie projektów o charakterze transgranicznym: połączenie Dunaj-Odra-Łąba, połączenie Warszawa-Brześć, rozwój ODW (połączenie z rynkami Europy Zachodniej), [...]	Proponowane brzmienie [...] rozwój ODW (połączenie z rynkami Europy Zachodniej i rynkami zamorskimi poprzez zespół portów morskich Szczecin-Świnoujście).	Obecny zapis w nawiasie sprowadza rozwój ODW do połączenia z (rynkami) Europą Zachodnią, marginalizując powiązanie ODW z zespołem portów morskich Szczecin i Świnoujście. Zgodnie z zapisem w KPŻ na str. 21 - Korytarz transportowy ODW: Rozwój żeglugi śródlądowej w korytarzu transportowym ODW zwiększy spójność terytorialną, społeczną i gospodarczą pomiędzy: [...] - zespołem portów morskich Szczecin-Świnoujście, - a także przez kanały Odra-Sprewa i Odra-Hawela, z Republiką Federalną Niemiec i innymi państwami Europy Zachodniej.	Uwaga uwzględniona.

289	Załącznik nr 2	Mapa zakładanych parametrów eksploatacyjnych dróg wodnych po realizacji Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030	Brak pełnego odzwierciedlenia na mapie stanu wynikającego z treści KPŻ.	<p>W załączniku 2 odcinek ODW od ujścia Nysy łużyckiej do Ścinawy ma klasę II i kolor niebieski. Natomiast w punkcie 4.4. na str. 47 w KPŻ zapisano: <i>W wyniku realizacji KPŻ2030 oraz projektów z POiS 2014-2020 na całej długości ODW zostaną przywrócone parametry drogi wodnej i osiągnięte Dobre Warunki Nawigacyjne:</i> [...] - odcinek graniczny oraz odcinek od Ujścia Nysy łużyckiej do miejscowości Ścinawa zostaną w całości dostosowane do minimum III klasy żeglowności.</p> <p>Do roku 2030 zakończone mają być również inne projekty na ODW w ramach POiS 2014-2020 (projekty komplementarne poza zakresem KPŻ wykazane choćby na mapie 11 poz. 7-9). Załącznik nr 2 zgodnie z tytułem mapy dotyczy zakładanych parametrów eksploatacyjnych po realizacji KPŻ (czyli wg stanu na 2030 rok), a więc mapa powinna być kompletna i odzwierciedlać w pełni zapisy w treści KPŻ, niezależnie od źródła finansowania prowadzonych inwestycji.</p> <p>Kolor zielony oznacza zgodnie z legendą na mapie „Drogi wodne po realizacji KPŻ, nie zaś w ramach realizacji KPŻ, co sugeruje, że kolorem zielonym powinna być oznaczona ODW również powyżej ujścia Nysy łużyckiej.</p>	Uwaga uwzględniona.
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Droszkowie					
290	4.3.2.3. Działania edukacyjne, informacyjne i promocyjne	Działania edukacyjne i promocyjne są ukierunkowane na podniesienie świadomości społecznej w zakresie żeglugi śródlądowej jako elementu kompleksowej gospodarki wodnej i polityki transportowej. Plan promocji przewiduje również działania mające na celu współpracę ze szkołami	Wspólnie ze Stowarzyszeniem Przyjaciół Gminy Zabór, postulowaliśmy stworzenie projektu edukacyjnego skierowanego do szkół podstawowych z gmin nadodrzańskich na terytorium Polski i Czech, którego celem miałyby być wzrost świadomości społecznej lokalnych społeczności w temacie rzeki w jej wielu aspektach – społecznym, historycznym, gospodarczym, ze szczególnym naciskiem na tematy związane z żeglugą śródlądową. Działania edukacyjne opisane w projekcie wydają się być mocno ograniczone, skierowane tylko do starszych dzieci i nakierowane są na		Uwaga uwzględniona.

		<p>podstawowymi, technikami oraz branżowymi szkołami I stopnia prowadzącymi kształcenie w zawodach związanych z sektorem żeglugi śródlądowej. Przedsięwzięcia kierowane do są uczniów ostatnich klas szkół podstawowych (i ich rodziców) podejmujących decyzje dotyczące wyboru dalszej drogi edukacji. 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. Oczekiwany rezultatem 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.</p>	<p>promocję szkolnictwa zawodowego w profesjach związanych z żeglugą i jej obsługą. Uważamy, że szersze potraktowanie tematu edukacji i trafienie z nią „pod strzechy” większości mieszkańców gmin nadodrzańskich, poprzez działania projektowe realizowane w szkołach podstawowych na każdym etapie kształcenia, byłyby skuteczniejsze i zwiększyłyby poparcie i zrozumienie społeczeństwa dla działań mających na celu rozwój żeglugi śródlądowej i transportu rzeczno-</p>		
--	--	---	---	--	--

Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej w Nakle nad Notecią					
291	3.1.1. Funkcjonowanie rynku żeglugowego	Cyfryzacja poboru opłat – opłaty za korzystanie z obiektów pobierane są na miejscu	Cyfryzacja poboru opłat – należności za korzystanie z dróg wodnych oraz urządzeń hydrotechnicznych (śluz i pochylni) od armatorów szkoleniowych jednostek pływających, czyli Branżowych Centrów Umiejętności (branżowe jednostki edukacyjne) pobierane są w rozliczeniu miesięcznym	Dotyczy jednostek szkoleniowych, statków szkolnych, łodzi motorowych i łodzi szkoleniowych be napędu. Obecnie za statek szkolny płacimy w rozliczeniu miesięcznym a za łodzie motorowe na każdym obiekcie gotówką.	Uwaga uwzględniona.
292	4.1. Cele szczegółowe i zakres interwencji 4.2.1.2. Osiągnięcie Dobrych Warunków Nawigacyjnych na Drodze Wodnej Rzeki Wisły	Zakres interwencji KPŻ2030 odnosi się do polskich odcinków międzynarodowych dróg wodnych wskazanych w Porozumieniu AGN, tj.: E30-ODW, odcinek od Gliwic do portów morskich Szczecin i Świnoujście, E40 – DWW na odcinku Gdańsk-Toruń, <u>E70 – połączenie Odra-Wisła oraz połączenie Wisław – Zalew Wiślany</u>	Wniosek: zapis dotyczy celów szczegółowych: utrzymania parametrów klasy II rzeki Wisły od ujścia Tążyny do Tczewa; Zakres interwencji: przywrócenie parametrów II klasy drogi wodnej Wisła-Odra	Brakuje zapisów z zakresu interwencji KPŻ2030 odnośnie utrzymania parametrów kwalifikacyjnych połączenia Wisła-Odra.	Uwaga uwzględniona. Zapisy dot. połączenie Wisła-Odra, jako części MDW E70 zostaną rozwinięte w treści Programu.
293	4.3.2.2. Rozwój strategicznych i sektorowych partnerstw	Komponent współpracy w tym zakresie jest szczególnie istotny dla rozwoju pozostałych dróg wodnych objętych Porozumieniem AGN takich jak m.in. polski odcinek międzynarodowej drogi wodnej E70 – połączenie Wisła-Odra itd.		Do wykorzystania projekty i strategię rozwoju Związku Miast i Gmin Nadnoteckich, Strategia E7 – program Marszałków Województw: Pomorskiego, Wielkopolskiego, Kujawsko-Pomorskiego, Lubuskiego, Warmińsko-Mazurskiego.	Uwaga nieuwzględniona – brak treści uwagi.
294	4.3.2.1. Utrzymanie infrastruktury	Bieżące usuwanie miejsc limitujących głębokości tranzytowe i		W celu rozwoju turystyki, rekreacji i transportu należy przywrócić parametry klasy II drogi wodnej. W tym celu konieczne są tylko i wyłącznie prace pogłębiarskie na	Uwaga nieuwzględniona – brak treści uwagi.

	dróg wodnych przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie	uniemożliwiających bezpieczną żeglugę – działania podejmowane na szlakach żeglugowych, obiektach hydrotechnicznych pełniących funkcje transportowe oraz budowlach regulacyjnych koncentrujących nurt rzeki, np. prace pogłębiarskie, remonty liniowej zabudowy regulacyjnej.		odcinkach oraz prace regulacyjne np.: pogłębianie na stanowisku szczytowym Kanału Bydgoskiego km 23-26, Noteci dolnej skanalizowanej 53-55 na całej szerokości koryta, pogłębienie awanportów śluz. Rozwój roślinności na Kanale Bydgoskim i na Noteci Dolnej skanalizowanej od km 39,1 do km 106 jest tak intensywny, że wykaszanie nie daje konkretnych rezultatów w zakresie uprawiania żeglugi. Porosty denne wstrzymują spływ wody, ruch rumowiska, nawarstwiają się osady i maleją tym samym głębokości tranzytowe. Przy wybagrowaniu zostanie oczyszczone koryto na długi czas, kilka lat.	
295	7. Ogólny plan finansowy	Tabela 17. Całkowita wartość KPŻ2030 w podziale na cele szczegółowe		Uważa się, że tak zaplanowane środki są za niskie na realizację założonych celów.	Uwaga nieuwzględniona – brak treści uwagi.
Związek Polskich Armatorów Żeglugi Śródlądowej					
296	2.2. Zgodność z dokumentami Unii Europejskiej oraz międzynarodowymi	<ul style="list-style-type: none"> - (AGN) - unijne wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej - Konkluzje Rady UE z dnia 3 grudnia 2018 r. pn. Transport wodny śródlądowy - dostrzeżmy jego potencjał i promujmy go! - Komunikat Komisji Europejskiej W kierunku wysokiej jakości śródlądowego transportu wodnego NAIADES II - Transport wodny śródlądowy – program 	<p>Wszystkie wymienione w projekcie dokumenty mówią o pozytywnych aspektach transportu śródlądowego oraz o potrzebie jego wzmocnienia i wykorzystania.</p> <p>Wszystkie dokumenty są bardzo ważne i wyznaczają ramy dla rozwoju żeglugi w UE, jednakże z naszej perspektywy największy nacisk powinno położyć się w KPŻ na realizację wymienionej umowy pomiędzy RP i RFN i likwidację miejsc limitujących.</p>	<p>Uzasadnienie do intensyfikacji likwidacji miejsc limitujących zawarte jest już w projekcie KPŻ, co potwierdzamy, jako armatorzy:</p> <p>„Najważniejszymi drogami wodnymi wykorzystywanymi transportowo w Polsce są: – Odrzańska Droga Wodna – w 2020 r. przetransportowano nią ok. 2,4 mln ton ładunków. Najwięcej przewozów realizowanych jest na odcinku pomiędzy portem morskim w Szczecinie a Republiką Federalną Niemiec (poprzez połączenie wodne śródlądowe portów ujścia Odry Szczecin i Świnoujście z Europą Zachodnią: przez kanał Odra-Hawela łączący się z Odrą w miejscowości Hohensaaten)</p> <p>Przewozy żeglugą śródlądową w większości realizowane były w ramach transportu międzynarodowego i wynosiły 47,3%. W 2020 r. eksport stanowił 14,8% ogółu przewozów międzynarodowych, a głównym kierunkiem była Republika Federalna Niemiec. Udział przewozów w tej relacji wyniósł 90,7% całego eksportu towarów drogami śródlądowymi</p>	Uwaga przyjęta.

		<p>działań NAIADES III na lata 2021–2027</p> <ul style="list-style-type: none"> - Strategia Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności (Sustainable and Smart Mobility Strategy) do roku 2050 (Inicjatywa Nowego Zielonego Ładu) - Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o wspólnej poprawie sytuacji na drogach wodnych na pograniczu polsko-niemieckim (ochrona przeciwpowodziowa, warunki przepływu i żeglugi) <p>Śródlądowy transport transgraniczny stanowi ponad 75% żeglugi śródlądowej w UE. W celu wzmocnienia jednolitego rynku tego sektora, w ramach państwa wspólnoty, konieczne jest skoordynowanie działań w obszarach ochrony środowiska, energii i transportu. W myśl tej zasady celem umowy między rządami obu krajów jest likwidacja miejsc limitujących</p>		<p>ODW jest obecnie kluczowym szlakiem żeglugowym, ponieważ: – Odra ma bezpośrednie połączenie z europejskim systemem dróg wodnych poprzez drogę wodą Odra-Hawela, kanał Odra-Szprewa oraz planowane połączenie DOL, – wzdłuż Odry i do Odry ciąży szereg regionów o dużej podaży ładunków, – z Odrą związane są regiony mające znaczący udział w wymianie zagranicznej, – ODW może stać się integralną częścią transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, ok. 100 km dolnej Odry znajduje się w sieci TEN-T, – w ujściowym biegu ODW położony jest zespół portów morskich Szczecin-Świnoujście o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, zgodnie z ustawą z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich”</p>	
--	--	---	--	--	--

		żeglugę na Odrze granicznej, co umożliwi prowadzenie akcji lodołamania i żeglugi śródlądowej (10 miejsc limitujących)			
297	2.3. Zgodność z krajowymi dokumentami strategicznymi	<p>- Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)</p> <p>- Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku</p> <p>- Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku – dokument przyjęty uchwałą nr 100 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r.</p> <p>- Krajowy Plan na rzecz Energii i Klimatu na lata 2021–2030 – dokument przekazany do KE 30 grudnia 2019 r.</p>	<p>W transporcie wodnym śródlądowym celem działań będzie dążenie do przywrócenia niezawodnego i efektywnego transportu wodnego śródlądowego poprzez eliminację wąskich gardeł, w szczególności na ODW. Podjęte zostaną również działania w zakresie odbudowy możliwości transportowych polskich szlaków wodnych (zwłaszcza Odry oraz dolnej Wisły). Transport rzeczny będzie promowany jako konkurencyjny i niskoemisyjny środek transportu, m.in. w tzw. logistyce miejskiej</p> <p>- . Zgodnie z założeniami krajowej i europejskiej polityki w zakresie transportu, wspomagany będzie rozwój transportu wodnego śródlądowego, który wraz z transportem drogowym oraz kolejowym może stanowić efektywne połączenie portów z zapleczem lądowym. Konieczna jest priorytetyzacja wydatkowanych środków dla rozwoju funkcji transportowych polskich rzek, które zapewnią spójność polskich szlaków wodnych z europejskim systemem transportowym. Z tego powodu priorytetem będzie zapewnienie możliwie najwyższej klasy żeglugowej na ODW i DWW.</p>	Pełna zgoda na realizację wymienionych celów!	Uwaga przyjęta.
298	3. Diagnoza społeczno-gospodarcza 3.1. Śródlądowe	Dobre Warunki Nawigacyjne Sformułowanie wprowadzone rozporządzeniem TEN-	. Zapewnienie Dobrych Warunków Nawigacyjnych na polskich drogach wodnych wymaga w szczególności: 1. Modernizacji i odbudowy zabudowy regulacyjnej i obiektów	Dobre Warunki Nawigacyjne to podstawa naszej działalności. Ich zapewnienie to warunek niezawodności, terminowości wykonania transportu, planowania przewozów. Infrastruktura to podstawa. I znów w dokumencie czytamy to, co potwierdzamy:	Uwaga przyjęta.

	drogi wodne w Polsce	T, zgodnie z którym Państwa członkowskie zapewniają, że rzeki, kanały i jeziora będą utrzymywane tak, by zachować Dobre Warunki Nawigacyjne (ang. Good Navigation Status). Obecnie nie istnieje na gruncie prawa UE lub krajowego wiążąca definicja Dobrych Warunków Nawigacyjnych. W ramach grup eksperckich działających przy Komisji Europejskiej przyjęto stanowisko, że Dobre Warunki Nawigacyjne stanowią zestawienie parametrów eksploatacyjnych niezbędnych do niezawodnego i efektywnego transportu wodnego śródlądowego. Uznaje się, że wyróżnione parametry to: <ul style="list-style-type: none"> • głębokość tranzytowa; • prześwity pod mostami i inną infrastrukturą krzyżującą się z drogą wodną; • parametry techniczne i dostępność śluz. 	hydrotechnicznych pozwalających na zapewnienie stabilnej głębokości tranzytowej. (głębokość na poziomie 2,8 m – przewidziana dla międzynarodowych klas żeglowności). 2. Zapewnienia wymaganych prześwitów pod infrastrukturą krzyżującą się. W perspektywie do roku 2030 istotne jest zwiększenie prześwitów i innych parametrów eksploatacyjnych dla polskich odcinków dróg wodnych objętych AGN tj. E30, E40 i E70, tam gdzie znane są dokładne przebiegi infrastruktury krzyżującej się. 3. Przebudowy oraz zmiany w organizacji obsługi istniejących śluz (w tym automatyzacja śluzowania) w celu zwiększenia ich niezawodności, przepustowości i poprawy efektywnego transportu.	„ Jakość infrastruktury śródlądowych dróg wodnych przekłada się bezpośrednio na możliwości regularnego i efektywnego ekonomicznie transportu wodnego śródlądowego. Niewystarczające zagospodarowanie śródlądowych dróg wodnych w Polsce wpływa negatywnie na żeglugę śródlądową. Głównymi przyczynami braku dobrych warunków nawigacyjnych są: – zbyt małe głębokości tranzytowe (uniemożliwiające regularny przewóz ładunków w uzasadnionych ekonomicznie ilościach), – zbyt małe prześwity pod mostami drogowymi i kolejowymi (ograniczające ilość przewożonych ładunków przy wyższych poziomach wody), – awarie śluz i jazów (powodujące przestoje statków)	
299	3.3. Diagnoza transportowa –	Wskaźnikiem obrazującym	Ciągłe porównywanie skali przewozów i wyciąganie z tego wniosków na przyszłość	Wiele międzynarodowych, unijnych dokumentów wskazuje na profity środowiskowo-ekonomiczne transportu	Uwaga nieuwzględniona.

	żegluga śródlądowa	zmniejszającą się rolę dróg wodnych w sieci transportowej kraju jest ilość ładunków przewożonych żegluga śródlądową w transporcie krajowym. Udział transportu wodnego w przewozie ładunków ogółem w Polsce zmniejszył się	jest nieprawidłowe. Czynniki, które na to wpływają po spełnieniu celów KPŻ odwrócą tę tendencję.	śródlądowego. Ale trzeba spełnić podstawowe warunki, żeby transport mógł funkcjonować. Jeżeli będą przepustowe drogi wodne i gwarancja wykonania przewozu – wolumen wzrośnie. Najlepsze lata dla transportu śródlądowego w Polsce tj. 60te-70 te ubiegłego wieku to sprawnie funkcjonujące instytucje, porty, nabrzeża, utrzymane drogi wodne, nowa flota, młoda kadra i duży ruch na rzekach. Jesteśmy 50 lat później, z zdegradowanymi drogami wodnymi, ze starą flotą, zanikającym ruchem na rzekach i z brakami kadrowymi. ALE potencjał jest i można to wszystko odtworzyć. W krajach Europejskich widzą w tym sens i taki obierają kierunek.	Rozdział dotyczący diagnozy i zapisy dotyczące skali przewozów obrazują stan obecny sektora na przestrzeni ostatnich lat. Faktem jest, że udział transportu wodnego w przewozie ładunków ogółem w Polsce zmniejszył się. Natomiast realizacja KPŻ2030 ma na celu poprawę warunków i co za tym idzie odwrócenie trendu, w ujęciu korytarzowym. Rola transportu wodnego śródlądowego w wybranych korytarzach transportowych może być wzmocniona. Realizacja KPŻ2030 ma na celu przede wszystkim wzmocnienie efektywności wykorzystania tych odcinków dróg wodnych, na których już teraz prowadzony jest regularny przewóz ładunków.
300	3.3.1. Turystyka wodna	W transporcie wodnym śródlądowym od 2017 r. regularnie wzrasta dostępność miejsc pasażerskich oraz wzbogacana jest oferta turystyczna w zakresie transportu wodnego śródlądowego.	KPŻ „Przewozy pasażerskie żegluga śródlądową mają charakter turystyczny, rekreacyjny (turystyka indywidualna) lub transportowy (tramwaje wodne). Drogi wodne śródlądowe są atrakcyjne również same w sobie jako produkt turystyczny, co wynika z walorów krajoznawczych terenów położonych w ich sąsiedztwie, a także w dużym stopniu z atrakcyjnego charakteru stosowanych na drogach wodnych rozwiązań hydrotechnicznych, takich jak: kanały żeglugowe, mosty kanałowe, śluzy, pochylnie. Wzrost zainteresowania turystyką wodną w Polsce jest jednym z wyzwań żeglugi śródlądowej.”	Tak. Jest to tendencja ogólnoeuropejska, zwrócenie się do wody i zaoferowanie spędzania czasu bliżej natury. Żegluga turystyczna także wymaga dobrze utrzymanych dróg wodnych, sprawnej bezpiecznej floty, wyposażonych nabrzeży. Ilość floty pasażerskiej wg GUS utrzymuje się na tym samym poziomie, nie spada, co wskazuje na wysoką podaż na usługi.	Uwaga przyjęta.
301	3.3.3. Infrastruktura punktowa – porty śródlądowe	Na ODW wykorzystywanych historycznie było ok. 18 rejonów przeładunkowych : Gliwice, Sławęce, Łabędy, Kędzierzyn-Koźle, Opole, Wrocław, Malczyce, Głogów,	Zapewnienie dostępu do transportu wodnego śródlądowego wymaga, aby równolegle do realizacji projektów liniowych ukierunkowanych na poprawę parametrów eksploatacyjnych drogi wodnej, następowala również modernizacja infrastruktury punktowej (m.in. uwzględniająca budowę infrastruktury dla paliw alternatywnych).	Należy realizować cele i przywracać parametry eksploatacyjne, odbudowywać i wyposażać nabrzeża tak, aby były w pełni funkcjonalne i dostosowane do standardów. „Dodatkowym elementem rozwoju publicznych portów i przystani śródlądowych będą działania na rzecz społecznie zrównoważonej żeglugi śródlądowej poprzez stworzenie warunków do budowy sieci miejsc postojowych dla użytkowników dróg wodnych. Wysoka gęstość miejsc postojowych (dedykowanych dla statków przeznaczonych	Uwaga przyjęta.

		<p>Nowa Sól, Cigacice, Słubice, Kostrzyn nad Odrą, Osinów Dolny, Bielinek, Widuchowa, Gryfino, Szczecin, Police¹⁴. Na DWW wykorzystywanych historycznie było ok. 9 rejonów przeładunkowych dedykowanych do obsługi żeglugi śródlądowej: Gdańsk, Tczew, Korzeniowo, Chełmno, Bydgoszcz, Solec Kujawski, Toruń, Ciechocinek, Włocławek, Płock. W większości z wymienionych rejonów infrastruktura przeładunkowa jest zdegradowana i niedostosowana do parametrów statków. Ponadto wiele portów i nabrzeży nie jest wykorzystywanych do operacji logistycznych ze względu na niewystarczającą głębokości tranzytowe drogi wodnej. Dodatkowo z analiz Biura ds. Odrzańskiej Drogi Wodnej ZMPSiŚ S.A. wynika, że operacje przeładunkowe były wykonywane również w 11 innych rejonach: Chorula 133,0 km; Brzeg</p>	<p>Dostosowanie nabrzeży i placów manewrowo-składowych, a także suprastruktury, powinno także nastąpić w portach morskich. Budowy, modernizacji bądź przebudowy wymaga również infrastruktura drogowa i kolejowa umożliwiająca dostęp do portów śródlądowych oraz – docelowo – infrastruktura centrów logistycznych zgodnie z aktualnymi trendami.</p>	<p>do transportu ładunków i pasażerów oraz dla jednostek pływających służących do turystyki, sportu i rekreacji) umożliw pełne wykorzystanie dróg wodnych jako szlaków komunikacyjnych uwzględniających cele gospodarcze oraz społeczne. Miejsca postojowe zostaną wyposażone w systemy gospodarowania odpadami. Zapewniony zostanie również dostęp do energii elektrycznej oraz do dróg lokalnych.”</p>	
--	--	---	--	--	--

		196,2 km; Oława 212,9 km; Brzeg Dolny 282,30 km; Ścinawa 332,1 km; Chobienia 349,30 km; Bytom Odrzański 416,6 km; Krosno Odrzańskie 512,8 km; Urad 567,2 km; Chlewice 627,0 km; Gozdowice 645,3 km.			
302	3.3.4. Flota żegluga śródlądowej	Polskie statki znacznie przekraczają normatywny okres użytkowania, a ciągła eksploatacja jest możliwa dzięki wielu modernizacjom, ich liczba ze względu na powyższe spada.	KPŻ: „Rynek żeglugowy charakteryzujący się dominacją mikro i małych przedsiębiorstw, bez zewnętrznych instrumentów wsparcia, nie jest w stanie zaimplementować aktualnie dostępnych rozwiązań w celu obniżenia emisyjności floty ze względu na zbyt wysokie koszty.”	<p>Od dziesiątek lat wykorzystujemy tę samą flotę. Modernizujemy, inwestujemy, dostosowujemy. Ale koszty utrzymania czy budowy nowych jednostek są wysokie. W Polsce mamy Fundusz Żegluga Śródlądowej, dzięki któremu można wziąć kredyt na modernizację jednostek. Dopłaty do niektórych składników wyposażenia zostały wprowadzone dopiero dwa lata temu.</p> <p>Przywołuje się wielokrotnie, jako przykład wysokiego udziału transportu żeglugowego Holandię, Niemcy, Belgię. Trzeba dodać, że armatorzy - poza bardzo dobrze funkcjonującymi tam drogami wodnymi - przez lata mają wsparcie finansowe, jak poniżej:</p> <p>„Transport wodny śródlądowy z uwagi na wiele cech techniczno-eksploatacyjnych odznacza się w warunkach dobrze rozwiniętych i utrzymanych dróg wodnych niższymi kosztami eksploatacji taboru oraz kosztami zewnętrznymi, przez co ma przewagę konkurencyjną nad gałęziami transportu lądowego, zwłaszcza transportem samochodowym. Zakres tej przewagi zdeterminowany jest strukturą popytu na usługi transportowe oraz dostępnością przestrzenną usług żegluga śródlądowej. Światowy trend zrównoważonego rozwoju kieruje uwagę polityków w stronę gałęzi transportu masowego (głównie wodnego i kolejowego), uznawanych powszechnie za sprzyjające takiemu rozwojowi. Stąd transport wodny śródlądowy od dwóch dekad znajduje się w centrum uwagi wspólnej polityki transportowej UE, co ma odzwierciedlenie w różnych formach promocji tego sektora usług. W artykule przedstawiono stosowane narzędzia promocji transportu</p>	Uwaga uwzględniona.

				<p>wodnego śródlądowego w państwach UE, a także oczekiwania sektora w zakresie wsparcia rozwoju tej gałęzi transportu”.¹²</p> <p>ZAŁĄCZNIK: Narzędzia promocji transportu (tabela) pod formularzem¹³</p> <p>W zakresie EUROPEJSKIEJ (rozwinętej, stanowiącej duży udział ogólny w transporcie) floty żeglugowej i inwestycji z tym związanych wypowiedział się także Parlament Europejski wydając rezolucje, w której czytamy m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - na sektor żeglugi śródlądowej składają się głównie MŚP, przedsiębiorstwa rodzinne i mniejsze porty, co utrudnia dokonywanie kosztownych inwestycji służących osiągnięciu celów Zielonego Ładu; uważa zatem, że należy poprawić skalowalność wymaganych inwestycji, znacznie zmniejszyć obciążenia administracyjne i zwiększyć dostęp do finansowania; - droga do neutralności klimatycznej w sektorze żeglugi śródlądowej i pożądana transformacja energetyczna doprowadzą do luki w finansowaniu na kwotę blisko 10 mld EUR, której sektor nie jest w stanie pokryć sam; podkreśla ponadto brak uzasadnienia biznesowego dla prywatnych właścicieli statków, aby inwestować w technologie napędu, które znacznie ograniczają wpływ na klimat i środowisko; podkreśla, że należy w tym celu zmobilizować wsparcie publiczne i inwestycje prywatne; <p>Flota żeglugi śródlądowej musi zostać zmodernizowana i dostosowana do postępu technicznego w celu dalszej poprawy efektywności środowiskowej statków; mając na uwadze, że technologie bezemisyjne nie są jeszcze gotowe do wykorzystania w sektorze żeglugi śródlądowej w odpowiedniej skali ze względu na niski stopień dojrzałości technicznej, brak infrastruktury i niekonurencyjne ceny;</p>	
--	--	--	--	--	--

¹² Źródło: PRZESŁANKI I NARZĘDZIA PROMOCJI TRANSPORTU WODNEGO ŚRÓDLĄDOWEGO W UNII EUROPEJSKIEJ, 12.08.2016 | KODY JEL: M31, R41 Elżbieta Załoga Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Uniwersytet Szczeciński

¹³ Tamże.

			<p>- że brakuje gotowych do wprowadzenia na rynek rozwiązań neutralnych dla klimatu i że w związku z tym władze powinny mieć prawo do finansowania budowania zdolności, aby pomóc sektorowi w uzyskaniu dostępu do finansowania i wsparciu go w dążeniu do neutralności klimatycznej; podkreśla znaczenie dalszego zachęcania do realizacji projektów badawczo-rozwojowych w zakresie paliw i technologii, które znacznie zmniejszają wpływ na klimat i środowisko, aby szybko zwiększyć skalę floty i stworzyć łańcuchy dostaw i korzyści skali; zauważa potencjał sektora żeglugi śródlądowej jako platformy testowej i katalizatora pozytywnych efektów zewnętrznych dla sektora żeglugi morskiej; apeluje zatem do Komisji o opracowanie realistycznego planu działania na rzecz dalszego ograniczenia emisji zanieczyszczeń i gazów cieplarnianych w celu dekarbonizacji sektora żeglugi śródlądowej, a jednocześnie zagwarantowania konkurencyjności, niezawodności i bezpieczeństwa;</p> <p>Ekologizacja floty powinna koncentrować się nie tylko na rozwiązaniu problemu emisji gazów cieplarnianych, ale także na ograniczeniu zanieczyszczenia rzek; podkreśla w związku z tym, jak ważne jest zapewnienie w portach urzędów do zrzutu ścieków oraz promowanie wykorzystania innowacyjnej farby przeciwporostowej i zaawansowanej technologii konserwacji kadłuba, jak np. dronów podwodnych; wzywa Komisję, aby zaproponowała ramy zarządzania do celów monitorowania zanieczyszczenia zlewni rzek, co ułatwi koordynację unijnych i krajowych środków, inwestycji i programów działania;</p> <p>- przypomina, że <u>transformacja energetyczna ku neutralności klimatycznej to wyzwanie technologiczne i finansowe dla sektora żeglugi śródlądowej, który wymaga odpowiedniego wsparcia</u>; uważa w związku z tym, że państwa członkowskie muszą wykorzystać RRF jako wyjątkową możliwość finansowania śródlądowych dróg wodnych, łączącą krótkoterminowe efekty odbudowy</p>	
--	--	--	--	--

				gospodarczej z długoterminowymi korzyściami z ukierunkowanych inwestycji w infrastrukturę i żeglugę; ¹⁴	
303	4.2.2.1. Kształtowanie warunków na rzecz rozwoju terminali (portów, punktów przeładunkowych) śródlądowych i włączenia transportu wodnego śródlądowego w system transportu intermodalnego	Analizy transportowe wskazują, że w celu optymalizacji dostępu do transportu wodnego śródlądowego powinny działać wszystkie porty śródlądowe w lokalizacjach określonych w AGN, tj. Świnoujście, Szczecin, Kostrzyn nad Odrą, Wrocław, Kędzierzyn-Koźle Gliwice, Gdańsk, Elbląg, Bydgoszcz, Warszawa a ponadto powinny funkcjonować dodatkowe węzły transportowe (porty lub punkty przeładunkowe) W ramach KPŻ2030 zostanie wypracowana struktura sieci publicznych portów i przystani śródlądowych, która będzie uwzględniać w szczególności analizę lokalizacyjną węzłów transportowych, ilość i strukturę ładunków ciężących do drogi wodnej, powiązania z innymi gałęziami		Im więcej portów będzie działać, tym żegluga śródlądowa będzie bardziej wykorzystywana i efektywna. Wskazują na to analizy, jak i historycznie wykorzystywane lokalizacje. Nie można oczekiwać, że będzie prężnie działał transport wodny tam, gdzie nie ma podstawowych warunków.	Uwaga nieuwzględniona – brak treści uwagi.

¹⁴ Źródło: Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 14 września 2021 r. ku dostosowanej do przyszłych wyzwań żegludze śródlądowej w Europie (2021/2015(INI))

		transportu oraz strukturę właścicielską terenów lub istniejącej infrastruktury. Działanie te wpisują się w realizację celu dokumentu pn. Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r., z perspektywą do 2040 r.27			
304	4.2.2.2. Wsparcie działań na rzecz zmniejszenia emisyjności statków śródlądowych i rozwoju floty odpornej na zmiany klimatu	<p>Założenia Europejskiego Zielonego Ładu oraz wymogi związane z dochodzeniem Państw Członkowskich UE do neutralności klimatycznej, wymagają rozwoju innowacyjnych rozwiązań ukierunkowanych na obniżenie poziomu emisyjności floty statków żegluga śródlądowej oraz wzmocnienie jej odporności na zmiany klimatu. Na poziomie mikroekonomicznym konkurencyjność przewoźników jest uzależniona od stanu technicznego floty i jej zdolności przewozowej. W ramach KPŻ2030 podejmowane będą działania w zakresie kształtowania otoczenia strategicznie regulacyjnego</p>		<p>Działania w zakresie wsparcia armatorów i stoczni rzecznych jest jak najbardziej pożądane, zgodne z rezolucją PE, jednakże wskazanie jako wsparcie finansowe jedynie Funduszu Żegluga Śródlądowej może być niewystarczające. Sama wymiana silników na niskoemisyjne, spełniające wymagania to osobny, ogromny koszt.</p> <p>Dla przykładu Niemcy prowadzą już kolejny raz akcję wymiany silników: „22 września 2021 r. wydano nowe wytyczne dotyczące finansowania na zakup i montaż niskoemisyjnych silników Diesla. Oprócz silników finansowane jest również doposażanie w katalizatory, filtry cząstek stałych i układy emulsyjne paliwowo-wodne. Celem wytycznych dotyczących finansowania jest przyspieszenie zrównoważonego rozwoju floty żegluga śródlądowej poprzez wymianę starszych, wciąż działających silników Diesla na nowe, przekraczające dopuszczalne wartości emisji Stage V. Flota niemiecka z prawie 3500 śródlądowymi drogami wodnymi ma długi średni wiek. Łącznie na tych barkach używanych jest około 12 000 silników napędu głównego, pomocniczego i okrętowego. Ponieważ silniki żegluga śródlądowej wytrzymują przez dziesięciolecia dobrą konserwację, można założyć, że około 75% niemieckiej floty żegluga śródlądowej nadal używa silników sprzed 2003 roku. Często nie osiągnięto jeszcze końca ekonomicznej żywotności starych silników wysokoprężnych, które technicznie nadal są sprawne, dlatego nie ma potrzeby ich wymiany, natomiast wpływ na środowisko i klimat można znacznie poprawić dzięki nowym silnikom . Wytyczne</p>	Uwaga nieuwzględniona – brak treści uwagi.

		<p>działalności armatorów śródlądowych i stoczni śródlądowych oraz działania wspierające modernizację floty i wdrożenie innowacyjnych rozwiązań.</p> <p>Podstawowym celem tych działań będzie rozszerzenie katalogu instrumentów wsparcia finansowego armatorów ze środków Funduszu Żegluga Śródlądowej.</p> <p>Odpowiedni system zachęt finansowych i zewnętrznych instrumentów wsparcia może wspomóc proces wprowadzenia na polskie drogi wodne niskoemisyjnych i zeroemisyjnych oraz odpornych na zmiany klimatu statków, a także nowoczesnych projektów optymalizujących efektywność operacji transportowych.</p> <p>Transformacja floty dążyć będzie do obniżenia emisyjności oraz rozwoju technologicznego, przystosowując statki do faktycznych warunków nawigacyjnych (np.</p>		<p>stanowią zachętę dla przedsiębiorstw żegluga śródlądowej, które nie mają wystarczającego kapitału własnego do inwestowania w niskoemisyjne silniki wysokoprężne. Federalne Ministerstwo Transportu spodziewa się, że dzięki tym środkom do końca 2022 roku można wymienić około 600 silników.</p> <p>Program modernizacji floty, który wszedł w życie w lipcu, nie obejmuje wyłącznie silników Diesla. (...) branża żegluga jest chętna do inwestowania w innowacyjne napędy i silniki napędzane paliwami alternatywnymi. Jednak nadal jesteśmy zależni od silnika wysokoprężnego, zwłaszcza w transporcie na dużą skalę, dopóki na rynku nie pojawią się mocne i niedrogie alternatywy napędowe, które są gotowe do produkcji seryjnej, odpowiednia infrastruktura dostaw jest dostępna w całej Europie i istnieją jasne przepisy do wykorzystania innowacyjnych statków. (...) federalny minister transportu Andreas Scheuer uwzględni te informacje w nowym programie finansowania. W ten sposób wspiera małe i średnie przedsiębiorstwa z sektora transportu towarowego w przejściu na silniki wysokoprężne o znacznie niższej emisji.</p> <p>To jednocześnie rozsądny wkład w zmniejszenie ilości zanieczyszczeń powietrza i większą ochronę środowiska”.</p> <p>Nowy program stanowi sensowne i satysfakcjonujące uzupełnienie programu modernizacji floty, który wszedł w życie w lipcu 2021 r., nawet jeśli dotacja na silniki diesla nie przekracza kwoty dotacji tego programu: Wysokość dotacji wynosi od 40% do 60% kwalifikowanych wydatków inwestycyjnych, czyli udokumentowanych wydatków na zakup silnika wysokoprężnego lub układu oczyszczania spalin oraz kosztów demontażu i montażu. Maksymalna kwota dotacji na firmę wynosi maksymalnie 200 000 euro w okresie trzech lat.</p> <p>Do końca 2022 r. nastąpi dobrowolna wymiana eksploatowanych już silników wysokoprężnych na niskoemisyjne silniki Stage V klas IWP, IWA, NRE (do 560 kW) oraz silniki uznane za równoważne w rozumieniu europejskiego rozporządzenia NRMM być finansowane. Wymóg dotacji polega na tym, aby silniki te były wyposażone w układ oczyszczania spalin, a wartości graniczne emisji, których obecnie należy przestrzegać w przypadku nowych silników, są znacznie poniżej tych wartości. Systemy</p>	
--	--	--	--	--	--

		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.		oczyszczania spalin kwalifikują się, jeśli ilość zmniejszy się 90% cząstek stałych i 70% emisji azotu. Szczegóły reguluje nowa wytyczna, która będzie dostępna po opublikowaniu na stronie www.elwis.de pod nagłówkiem „Serwis”. ¹⁵	
305	4.3.2.3. Działania edukacyjne, informacyjne i promocyjne	Planuje się utworzenie kilku BCU dla branży transportu wodnego obejmującej sektor żeglugi śródlądowej, 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. Zadaniem BCU będzie nie tylko kształcenie, szkolenie i egzaminowanie		Dobry kierunek, zwłaszcza, że wykwalifikowanej kadry nigdy dosyć. Jest to też zgodne z nową dyrektywą w sprawie kwalifikacji. ¹⁶	Uwaga nieuwzględniona – brak treści uwagi.

¹⁵ <https://www.binnenschiff.de/pressemitteilung/bdb-begruesst-neues-foerderprogramm-fuer-die-binnenschifffahrt-bund-foerdert-den-umstieg-auf-besonders-emissionsarme-dieselmotoren/>

¹⁶ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej oraz uchylająca dyrektywy Rady 91/672/EWG i 96/50/WE (Tekst mający znaczenie dla EOG) źródło: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/ALL/?uri=CELEX%3A32017L2397>

		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 branży, w szczególności z udziałem organizacji pracodawców i innych instytucji otoczenia społeczno-gospodarczego.			
306	Tabela 9. Kamienie milowe realizacji Celu szczegółowego 3	Pkt 3e: Opracowanie systemu i instrumentów finansowania działalności utrzymeniowej i inwestycyjnej na śródlądowych drogach wodnych.		Wobec wszelkich założeń, martwi ustalony termin realizacji opracowania systemu finansowania działalności UTRZYMANIOWEJ i inwestycyjnej na rok 2028r. to w zasadzie koniec KPŻ. Bez pieniędzy nie da się realizować założonych celów.	Uwaga nieuwzględniona – brak treści uwagi.
307	4.3.3.3. Rynek przewozowy i sytuacja armatorów	Rynek przewozów na drogach wodnych uzależniony jest przede wszystkim od: – sytuacji gospodarczej,	Aby konkurować z innymi gałęziami transportu przedsiębiorcy działający w branży żeglugowej muszą posiadać zdolność ekonomiczną pozwalającą na modernizację floty do rosnących	Dokładnie.	Uwaga przyjęta.

		<ul style="list-style-type: none"> – stabilnych warunków nawigacyjnych i odporności na zmiany klimatyczne, – zdolności przewozowej i innowacyjności jednostek pływających, – sytuacji na rynku pracy i kwalifikacji zawodowych pracowników sektora. 	<p>wymagań rynku przewozów. Konieczne jest także dysponowanie wykwalifikowaną kadrą, co jest uzależnione od sprawnie działającego systemu edukacji i możliwość rozwoju zawodowego w sektorze.</p>		
308	4.3.3.3. Rynek przewozowy i sytuacja armatorów	<p>Działalność jednostek zewnętrznych w obszarach rynku przewozów:</p> <ul style="list-style-type: none"> – edukacja – technika żeglugi śródlądowej oraz uczelnie morskie odpowiadające za wzrost kwalifikacji w sektorze transportu wodnego śródlądowego, – flota – działalność stoczni śródlądowych i rozwój technologiczny statków żeglugi śródlądowej, obniżenie kosztów emisji zanieczyszczeń środowiska, – armatorzy – BGK i obsługa instrumentów finansowych dedykowanych sektorowi 		<p><i>W ZAKRESIE FLOTY:</i> <i>W lipcu 2020r nastąpiła bardzo niekorzystna dla naszej branży śródlądowej zmiana przepisów w zakresie stosowania zerowej stawki VAT na usługi polegające na remoncie, przebudowie lub konserwacji jednostek pływających. Wcześniej VAT był 0%, teraz 23%. Zmianie uległ dokładnie art. 83 pkt. 15. USTAWY z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług</i></p> <p>Rozdział 4 Szczególne przypadki zastosowania stawki 0% Art. 83.1</p> <p>15) usług polegających na remoncie, przebudowie lub konserwacji statków wymienionych w klasie PKWiU ex 35.11 oraz ich części składowych; (rok 2004r.)</p> <p>15) usług polegających na remoncie, przebudowie lub konserwacji statków wymienionych w klasie PKWiU ex 30.11 oraz ich części składowych (w załączeniu ten fragment ustawy z 2011r., stosowanie do 30.06.2020r.)</p> <p>Dział 30 PRODUKCJA POZOSTAŁEGO SPRZĘTU TRANSPORTOWEGO Symbol PKWiU 30.11 - STATKI I KONSTRUKCJE PŁYWAJĄCE 30.11.2 - Statki i podobne jednostki pływające przeznaczone do przewozu osób lub towarów http://www.klasyfikacje.gofin.pl/pkwiu/1,2,4754,produkcja-pozostalego-sprzetu-transportowego.html#D30</p> <p>ZMANA lipiec 2020r., tekst ujednolicony ustawy:</p> <p>15) usług polegających na remoncie, przebudowie lub konserwacji jednostek pływających, o których mowa w pkt 1, oraz ich części składowych;</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona – brak treści uwagi.</p>

				<p>https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20040540535/T/D20040535L.pdf</p> <p>Jednostki pływające, o których mowa w pkt. 1 obejmują cały zakres jednostek morskich. Takie uściślenie wyrzuca jednostki/ stocznie śródlądowe poza katalog objętych zwolnieniem</p> <p>Jest to dla nas niezrozumiałe i krzywdzące.</p> <p>W Polsce funkcjonuje wiele stoczní rzecznych zajmujących się produkcją i remontami naszych jednostek śródlądowych. To miejsca pracy generujące kolejne miejsca pracy i aktywizujące okolice, podtrzymujące fach.</p> <p>Warto wspomnieć o intencji wprowadzenia kilka lat temu USTAWY z dnia 6 lipca 2016 r. o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych. Definiuje ona zarówno statki do żeglugi morskiej i śródlądowej. Certyfikatami mają zajmować się odpowiednio dyrektorzy Urzędów Morskich, jak i Urzędów Żeglugi Śródlądowej. Nie ma wskazania „lepszy morski -gorszy śródlądowy”.</p> <p>Art. 2. Pkt 5 5) statku – oznacza to jednostkę pływającą używaną do żeglugi morskiej lub śródlądowej, o długości kadłuba powyżej 5 metrów, podlegającą nadzorowi technicznemu uznanej organizacji, o której mowa w ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2016 r. poz. 281), jak również morską platformę wiertniczą lub produkcyjną.</p> <p>Art. 4. 1. Budowę statku oraz jej zakończenie, a także przebudowę statku oraz jej zakończenie stwierdza, w formie certyfikatu, na wniosek przedsiębiorcy okrętowego: 1) dyrektor urzędu morskiego właściwy terytorialnie dla miejsca budowy statku lub przebudowy statku; 2) dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej właściwy terytorialnie dla miejsca budowy statku lub przebudowy statku – w przypadku statku przeznaczonego wyłącznie do żeglugi śródlądowej.</p> <p>W uzasadnieniu do projektu ww. Ustawy było: „Projekt ma na celu stworzenie ram prawnych, organizacyjnych i finansowych niezbędnych dla wykreowania</p>	
--	--	--	--	---	--

				<p>w Polsce działalności przemysłowej, naukowej i finansowej, ukierunkowanej na rozwój istniejących i stworzenie nowych polskich podmiotów gospodarczych posiadających zdolność zawierania i realizowania kontraktów na budowę <u>statków morskich i śródlądowych</u>, w tym obsługi gwarancyjnej i serwisowej, jako produktu finalnego powstałego na terytorium RP, jak również na rozwój i stworzenie podmiotów w ramach produkcji komplementarnej.</p> <p>Ponadto proponowane rozwiązania powinny wpłynąć na rozwój ośrodków badawczo-rozwojowych opracowujących nowe innowacyjne typy statków szczególnie pod względem rozwiązań proekologicznych (stosowanie alternatywnych niskoemisyjnych paliw, rozwiązania dla uzyskania czystości spalin i wód balastowych, jednostki o napędzie hybrydowym lub w pełni elektrycznym). Potrzeba opracowania tego projektu wynika z <u>konieczności zapewnienia konkurencyjnych zasad funkcjonowania (ang. <i>level playing field</i>) polskiego przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych w warunkach ostrej i nierównej konkurencji na rynkach międzynarodowych</u></p> <p><u>Projekt przewiduje wprowadzenie 0% stawki w zakresie podatku od towarów i usług (VAT) w odniesieniu do szeroko rozumianej produkcji okrętowej i komplementarnej. Ułatwienia te obejmą zarówno produkt końcowy – gotowy do eksploatacji statek, jak i wszelkie jego elementy wbudowywane w jednostkę lub służące jej eksploatacji. Rozszerzając natomiast katalog statków objętych preferencyjną stawką podatku VAT umożliwia się produkcję tych statków z niższym zaangażowaniem środków finansowych na pokrycie zakupów z nimi związanych (...)</u>"</p> <p>https://bip.kprm.gov.pl/kpr/wykaz/r2285,Projekt-ustawy-o-aktywizacji-przemyslu-okretowego-i-przemyslow-komplementarnych.html</p> <p>Chcielibyśmy, żeby nasza branża śródlądowa miała dokładnie takie same warunki i szanse – jak pokrewna branża morska.</p>	
--	--	--	--	--	--

309	6. System monitorowania	System monitorowania KPŻ2030 ma na celu ocenę stopnia postępu realizacji KPŻ2030, identyfikację barier i trudności , ale też wskazanie obszarów wymagających wsparcia. Takie rozwiązanie gwarantuje zgodność całego przedsięwzięcia z przyjętymi u jego podstaw założeniami i celem.	Organem odpowiedzialnym za bieżący monitoring Programu jest minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej. Instrumentami wykorzystywanymi do monitoringu są raporty roczne z wykonania Programu oraz raport końcowy , przygotowane w oparciu o plan działań oraz wskaźniki określone w Programie. Monitoring rozpocznie się w terminie 6 miesięcy od przyjęcia Programu.	Pozytywna ocena systemu monitorowania.	Uwaga przyjęta.
Związek Pracodawców Polska Miedź					
310	str. 25		rynek ładunków ponadgabarytowych - dodać przy ODW - Głogów - E Towers Famaba (wieże wiatrowe o wadze 160 ton, długości 36 metrów i średnicy 6,5 metra, konstrukcje stalowe (m.in. dźwigi), rynki zbytu – międzynarodowy).		Uwaga uwzględniona.
311	str. 38 tabela nr 7 poz. Głogów		tabela nr 7 poz. Głogów (znaczenie portu w sieci transportowej) zmienić z krajowe na międzynarodowe.	Usytuowanie Głogowa pomiędzy drogami ekspresowymi S3 i S5 oraz przebieg przez miasto głównego szlaku kolejowego C-E 59 sprawia, że miasto jest ważnym ośrodkiem subregionalnym. Terminal intermodalny przy Odrze oraz przy styku z KGHM Polska Miedź S.A. Hutą Miedzi Głogów, Miejską Strefą Inwestycyjną, siecią kolejową TEN T (C E59) i LK 14 (szprycha nr 9.2 CPK), siecią drogową TEN T (S3, S5, A4 poprzez obwodnicę Głogowa w DK12) będzie istotnym węzłem przeładunkowym w północnej części województwa dolnośląskiego oraz w całym Legnicko-Głogowskim Okręgu Miedziowym. Lokalizacja spełnia następujące warunki: 1. położenie w bliskiej odległości od styku kolejowych korytarzy towarowych oraz sieci TEN-T, 2. bliskie otoczenie aglomeracyjne (LGOM), względnie silne otoczenie gospodarcze (KGHM Polska Miedź S.A),	Uwaga uwzględniona.

				<p>3. łatwy dostęp do istniejącej lub planowanej infrastruktury kolejowej i drogowej.</p> <p>Potencjalni użytkownicy terminalu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. KGHM Polska Miedź S.A. - wydobycie i przetwórstwo cennych surowców naturalnych (m.in. ruda miedzi), 34 000 zatrudnionych osób, obecnie 100 tyś. ton koncentratu przewożone jest transportem kolejowym z portu w Szczecinie do Huty Miedzi Głogów (w następnych latach poziom będzie utrzymany), 2. E Towers Famaba – wieże wiatrowe o wadze 160 ton, długości 36 metrów i średnicy 6,5 metra, konstrukcje stalowe (m.in. dźwigi), średnie przedsiębiorstwo, rynki zbytu – międzynarodowy, 3. SITECH Sp. z o.o. - spółka należąca do koncernu Volkswagen. Specjalizuje się w produkcji metalowych stelaży siedzisk samochodowych oraz kompletnych siedzisk, duże przedsiębiorstwo, 4. firmy zlokalizowane w Miejskiej Strefie Inwestycyjnej (60 ha) – obecnie prowadzone są rozmowy z Panattoni Europe w celu realizacji dużych inwestycji, 5. firmy zlokalizowane w Legnicko Głogowskim Okręgu Miedziowym: <ol style="list-style-type: none"> 1. otoczenie biznesowe KGHM S.A. (KGHM ZANAM S.A., PeBeKa S.A., „Energetyka” sp. z o.o., 2. POL-MIEDŹ TRANS Sp. z o.o., MERCUS Logistyka sp. z o.o., 3. Volkswagen Motor Polska sp. z o.o., SITECH Sp. z o.o., CCC S.A., Faurecia Automotive Polska S.A., Lear Corporation Poland II Sp. z o.o. 4. przewoźnicy z drogowej sieci TEN T (S3, S5, A4), przewoźnicy z kolejowej sieci TEN T (C E59) i LK 14 (szprycha nr 9.2 CPK). <p>Planowany terminal jest fazy uwzględniania obiektu w procesie planowania przestrzennego. Powyższa uwaga została przekazana także do dokumentu "Kierunki rozwoju</p>	
--	--	--	--	--	--

				transportu intermodalnego w Polsce do 2030 r. z perspektywą do 2040 r."	
312	str. 39		ujęcie obok Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego, LGOM - Legnicko - Głogowskiego Okręgu Miedziowego (KGHM S.A.) jako silnego regionu oddziaływującego na ODW		Uwaga uwzględniona.
313	str. 41		ujęcie stopnia wodnego w okolicy Głogowa	z uwagi na silne oddziaływanie KGHM Polska Miedź S.A. - wydobywanie i przetwórstwo cennych surowców naturalnych (m.in. ruda miedzi), 34 000 zatrudnionych osób, obecnie 100 tyś. ton koncentratu przewożone jest transportem kolejowym z portu w Szczecinie do Huty Miedzi Głogów (w następnych latach poziom będzie utrzymany). Możliwość przejścia przewozów koncentratu przez transport rzeczny.	Uwaga nieuwzględniona. W ramach KPŻ2030 nie przewiduje się budowy urządzeń hydrotechnicznych takich jak stopnie wodne. Jednym z celów Programu jest modernizacja istniejącej infrastruktury na użytkowanych transportowo odcinkach DWW i ODW.
314	str. 47		ujęcie w prognozie możliwości przewozu drogą wodną 100 tyś ton koncentratu ze Szczecina do Głogowa dla KGHM Polska Miedź S.A. Huty Miedzi Głogów (duże zainteresowanie koncernu).		Uwaga częściowo uwzględniona. Wykres 9 został przygotowany na podstawie analiz ruchu, na obecnym etapie nie istnieje możliwość modyfikacji uzyskanych wartości. Taka aktualizacja miałaby wpływ na całość uzyskanych wyników i wymagałby zmiany wszystkich parametrów. Niemniej w treści Programu zostaną uwzględnione informacje o dodatkowej podaży ładunków w rejonie, która nie została ujęta w prognozie popytowej, na etapie jej opracowywania.
315	str. 66		korekta danych dotycząca nakładów inwestycyjnych w przedsiębiorstwach - z 470.114,00 zł na 596.489,00 zł.		Uwaga przyjęta. Dane zaprezentowane w tabeli pochodzą z GUS i zostaną zweryfikowane pod względem poprawności.
316	str. 66		korekta danych dotycząca podmiotów gospodarki narodowej w rejestrze REGON na 10 tys. ludności – z 969 na 1587,4.		Uwaga przyjęta. Dane zaprezentowane w tabeli pochodzą z GUS i zostaną zweryfikowane pod względem poprawności.

Katowicka Specjalna Strefa Ekonomiczna S.A.					
317	7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców w oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe 9. Wpływ na rynek pracy 10. Wpływ na pozostałe re (sytuacja i rozwój regionalny)	Zapisy ogólne	Jako działanie towarzyszące, ale niezbędne, proponujemy uwzględnienie w projektach i działaniach infrastrukturalnych związanych z programem rozwojowym KPŻ 2030 współpracę z jednostkami administracji rządowej i samorządowej mającej na celu tworzenie stref aktywności gospodarczej, terenów przemysłowych-inwestycyjnych, parków przemysłowych i logistycznych w bezpośrednim sąsiedztwie bądź z dobrym dostępem do portów rzecznych.	Takie działanie zapewni podmiotom obsługującym transport rzeczny bezpieczne funkcjonowanie na rynku transportu śródlądowego przez bezpośredni dostęp do klientów, dla których transport rzeczny stanie się realną alternatywą dla transportu kołowego.	Uwaga nieuwzględniona – poza zakresem Programu.
Trans International Logistic Centrum Sp. z o.o.					
318	Port rzeczny-Centrum Logistyczne Gorzyczki – Věřňovice	Przy projektowaniu odcinka transgranicznego Odry należy uwzględnić możliwość powstania portów rzecznych na Olzie w Gorzycach 180 ha i Bohuminie 120 ha, które będą częścią zasadniczą dla powstania Ponadnarodowego Centrum Logistycznego TILC w miejscu istniejącej infrastruktury- autostrady A1/D1, kolei żelaznej razem z dworcami kolejowymi i	Na terenie Górnego Śląska dochodzi do restrukturalizacji górnictwa i z tym związana konieczność wyszukania nowych miejsc pracy dla mieszkańców tego regionu. Centrum TILC jest projektem rokującym wytworzyć około 15.tys nowych miejsc pracy w branży logistycznej i w turystyce.	Ta lokalizacja została wybrana jako najbardziej optymalny potencjał pierwszego portu w Republice Czeskiej na spotkaniu Polsko -Czeskiej Grupy Roboczej Grupy OKO w 2005 r. (opcja 3 A). Realizacja jest możliwa do roku 2030. Pozostałe warianty realizacji partów rzecznych na terenie Okręgu Morawsko-śląskiego są możliwe do realizacji w latach 2040-2045. Projekt ma potencjał dla tzw. 4Visegradskiej jest zauważalny również w USA o czym świadczy poparcie dla inicjatywy Trójmorza	Uwaga nieuwzględniona – poza zakresem Programu. Zostanie przeanalizowana na etapie określania struktury portów śródlądowych i nabrzeży przeładunkowych (działania 2a, Tabela 8. Kamienie milowe realizacji Celu szczegółowego 2).

		zapleczem energetycznym. Docelowo projekt TILC może obejmować obszar o wielkości około 500 ha po obu stronach granicy.			
319	Zbiornik Racibórz	Przy projektowaniu żeglugi przez Zbiornik Racibórz należy uwzględnić rzędną 192 m , która umożliwi realizację portów rzecznych w Gorzyczkach i w Bohuminie . Alternatywą jest stopień wodny na Zbiorniku Buków.	Przeprojektować obecny suchy Zbiornik Racibórz na zbiornik retencyjny, umożliwiający kumulację wody dla przemysłu i rolnictwa i umożliwiający żeglugę do granicy RP-RCz.	Realizacja zbiornika Racibórz na zbiornik mokry, jest podstawowym warunkiem dla użeglowienia Odry do granicy RCz i dalej do Dunaju.	Uwaga nieuwzględniona – poza zakresem Programu.
Odrzańska Izba Gospodarcza					
320	Cel szczegółowy zapewnienie dobrych warunków nawigacyjnych oraz rozwój rynku w sektorze transportu wodnego śródlądowego	Str. 41. 41.4.2.2.3. Rozwój Systemu Usług Informacji Rzecznej i powiązania z innymi systemami wspierającymi przepływ ładunków i informacji oraz systemami zarządzania ruchem	Realizacja wymienionych celów szczegółowych powinna zostać wzmocniona dopisaniem działań utrzymaniowych zarówno infrastruktury jak i samego szlaku żeglownego w oparciu o najnowsze technologie	Stworzenie w pełni polskiego systemu informatycznego, gromadzącego autonomicznie wszystkie sparаметryzowane informacje o rzekach oraz węzłach transportowych w oparciu o dane dostarczane z kosmosu dzięki rozwojowi polskich nanosatelitów to zapewnienie ciągłego dostępu do informacji dla wszystkich partnerów biznesowych oraz samorządowych, zainteresowanych rozwojem bezpiecznej i sprawnej żeglugi. Opieramy się w pełni na autorskim, polskim know how, które jest już w fazie komercjalizacji. Informacje będzie gromadzić, przetwarzać oraz udostępniać Polski Instytut Wodny, który będzie komercyjną jednostką działającą w GRUPIE OIG.	Uwaga nieuwzględniona – poza zakresem Programu.
321		Wstępna ocena efektywności KPŻ2030, str. 48	Mapa 10. Transport intermodalny w korytarzach ODW i DWW po realizacji KPŻ2030.	Opracowana mapa nie uwzględnia sieci istniejących sieci tranzytowych transportu intermodalnego w poszczególnych gałęziach transportu(!) Brak powiązań i usystematyzowania sieci planowanych do 2030 międzynarodowych dróg kołowych i kolejowych oraz naniesienia pełnych przebiegów szlaków wodnych wynikających z zawartego w 2017 r. Porozumienia AGN wypacza obraz lokalizacji najważniejszych	Uwaga nieuwzględniona. KPŻ2030 jest dokumentem planistycznym dla sektora żeglugi śródlądowej. W przewidzianym zakresie interwencji nie obejmuje całości powiązań międzygałęziowych realizowanych w formie transportu intermodalnego. Wyznaczenie kierunków rozwoju transportu intermodalnego

				węzłów logistycznych intermodalnych w Polsce, zubaża również potencjał korytarzy transportowych które powinny opierać się tam gdzie występują drogi wodne przede wszystkim w transporcie wodnym śródlądowym.	oparta jest o dedykowane dla tego transportu dokumenty strategiczne i rządowe. .
322	Rozwój rynku w sektorze transportu wodnego śródlądowego oraz Rozwój partnerstwa na rzecz zrównoważonego rozwoju dróg wodnych	Str. 35 4.2.2.1. Kształtowanie warunków na rzecz rozwoju terminali (portów, punktów przeładunkowych) i włączenia transportu wodnego w system transportu intermodalnego	1. Dopisać dodatkowy rejon lokalizacji węzła przeładunkowego Gorzów Wkp. 2. Dopisać „Współpraca międzynarodowa biznesu w grupie V2+2 (Europa Środkowo-wschodnia ze względu na opóźnienia rynkowe i kapitałowe wymaga szczegółowego wsparcia w obszarze wykorzystania dróg wodnych Trójmorza w horyzoncie 2030 jak również późniejszych działaniach programowych.	1. Położenie węzła determinują: aktywność gorzowskiego klastra metalowego, historyczna lokalizacja portu i stoczni Gorzów Wkp. a nade wszystko aktywność samorządu terytorialnego w strategii regionu oraz własnych narzędziach planistycznych na osi planowania międzynarodowej drogi wodnej Bydgoszcz-Gorzów Wkp. Kostrzyn n. Odrą E70. Węzeł Gorzów Wkp. ponad przeciętne warunki lokalizacyjne w modelowaniu niskoemisyjnego transportu intermodalnego cargo. 2. Odrzańska Izba Gospodarcza skupia ponad 100 podmiotów biznesu polskiego. Współpraca Izby z polskim know-how w kierunku wykorzystania usług IT z udziałem roju polskich satelitów na orbicie do modelowania multimodalnego rynku transportowego pozwala na badanie, sieciowanie, projektowanie współpracy gospodarczej w grupie państw V4+2 wraz z ochroną interesów w cyberprzestrzeni.	Uwaga częściowo uwzględniona. Informacja o potencjalnej lokalizacji w Gorzowie Wlk. zostanie uwzględniona w treści Programu. Uwaga dot. współpracy międzynarodowej w grupie V2+2 znajduje się poza zakresem Programu.
323	3.1.2. Zasoby wodne	Str. 20 Mapa 2. Stan niedoboru lub nadmiaru opadów (...)	Deficyt wody bądź przekroczenie stanów alarmowych na szlakach wodnych	W związku z AGN, uzasadnionym jest wykorzystanie czasu istniejącego zbiornika Racibórz do: realizacji szlaku żeglugowego z lokalizacją komory śluzowej w klasie międzynarodowej, zabezpieczenie przepływów dla ODW (alimentacja), poprawy bilansu wody poprzez retencję oraz utrzymania bezpieczeństwa przeciwpowodziowego. Takie funkcje na jedynym obiekcie hydrologicznym wymagają kompromisu i wykorzystania najnowszej krajowej techniki IT (dostępnej w polskiej gospodarce i nauce i gwarantującej ochronę polskich interesów w obszarze cyberbezpieczeństwa).	Uwaga nieuwzględniona – poza zakresem KPŻ2030.
Euroterminal Sławków Sp. z o.o.					
324	4.2.2.1 str. 35	Rozwój terminali intermodalnych	W ramach projektów należy uwzględnić możliwość rozwoju infrastruktury kolejowej oraz drogowej w celu poprawy połączenia ODW z istniejącym Euroterminal Sławków.	Euroterminal Sławków jest terminalem intermodalnym z bezpośrednim dostępem do infrastruktury kolejowej (linii kolejowych) o rozmiarze 1435 mm oraz 1520 mm. (PKP LHS sp. z o.o.). Jednocześnie istniejąca infrastruktura drogowa stanowi barierę w dalszym rozwoju działalności logistycznej.	Uwaga nieuwzględniona – rozwój infrastruktury kolejowej i drogowej jest poza zakresem Programu.

				Połączenie ES z portami/terminalami położonymi na ODW stwarza szanse na połączenie dróg wodnych z Nowym Jedwabnym Szlakiem – może stanowić jego przedłużenie.	
FAMET S.A.					
325	4.2.2.1.	Rozwój portów i terminali	Koszty związane ze stałymi remontami oraz utrzymaniem naszej bocznic kolejowej są bardzo wysokie. Obecnie wymagany jest remont bocznic w kwocie ok. 800 000 zł, który jest dla nas nieopłacalny. Proponujemy przekazanie bocznic do utrzymania i eksploatacji w ręce Polskich Linii Kolejowych.	Famet S.A. jest w posiadaniu specjalistycznego portu przeładunkowego w Opolu, przystosowanego przede wszystkim do przeładunku elementów ciężkich i ponadgabarytowych (suwnica bramowa o udźwigu 500 ton). Jest to jedyny w pełni funkcjonujący i doinwestowany tego typu port w Polsce, poza portami morskimi. Port posiada bardzo dobre połączenie w transporcie intermodalnym, zarówno drogowe - 17 km od autostady A4, jak i kolejowe na punkcie zdawczo-odbiorczym ze stacją Opole-Grotowice. Połączenie portu z węzłem kolejowym stanowi bocznic Famet o dł. 5485m. Port posiada także plac składowy o aktualnej powierzchni 5145m ² z możliwością jego powiększenia. Utrzymanie gotowości eksploatacyjnej bocznic kolejowej, a także powiększenie placu składowego w porcie, pozwoli na wykorzystanie potencjału portu m. in. w zakresie przeładunku kontenerów bezpośrednio z barki na samochód lub kolej, bądź pośrednio ze składowaniem.	Uwaga nieuwzględniona – poza zakresem Programu. Zostanie przeanalizowana na etapie określania struktury portów śródlądowych i nabrzeży przeładunkowych (działania 2a, Tabela 8. Kamienie milowe realizacji Celu szczegółowego 2).
326	4.2.2.1.	Rozwój transportu intermodalnego	Rozwinięcie zdolności portu Famet w zakresie przeładunku kontenerów, poprzez dalsze powiększenie placu składowego, celem zapewnienia ciągłości transportu intermodalnego.	W porcie stale realizowane są przeładunki z barki na wagony kolejowe lub samochody i odwrotnie, w szczególności bardzo dużych i ciężkich ładunków o wadze do 480 ton. W ostatnim czasie nastąpił wzrost wykorzystania potencjału portu, w związku ze znacznie wyższą liczbą zrealizowanych przeładunków w ubiegłym roku (ok. 30 barek) w porównaniu do poprzednich lat (10-15 barek rocznie).	Uwaga nieuwzględniona – poza zakresem Programu. Zostanie przeanalizowana na etapie określania struktury portów śródlądowych i nabrzeży przeładunkowych (działania 2a, Tabela 8. Kamienie milowe realizacji Celu szczegółowego 2).
327	4.2.1.1.	Osiągnięcie Dobrych Warunków Nawigacyjnych na Odrzańskiej Drodze Wodnej	Zapewnienie stałych, dogodnych warunków żeglugowych poprzez bieżące utrzymywanie dróg wodnych. Modernizacja infrastruktury na istniejących stopniach wodnych oraz śluzach, a także ich dalsza rozbudowa z uwzględnieniem wymagań IV klasy żeglugowej.		Uwaga nieuwzględniona w części dot. rozbudowy dróg wodnych do IV klasy żeglowności. Zakres Programu nie przewiduje dostosowywania śródlądowych dróg wodnych do parametrów klas międzynarodowych określonych w AGN. W pozostałej części uwaga uwzględniona .

Załącznik dołączony do uwag Związku Polskich Armatorów Śródlądowych.

Tabela 4. Narzędzia promocji transportu wodnego śródlądowego w wybranych państwach UE w 2016 roku

Obszar wsparcia finansowego	Niemcy (6)	Francja (5)	Belgia (4)	Austria (5)	Węgry (3)	Czechy (2)	Holandia (3)
Zastosowanie silników niskoemisyjnych, inwestycje energooszczędne	x	x		x		x	x x
Szkolenie kadr dla żeglugi śródlądowej	x x						
Rozwój terminali transportu kombinowanego	x			x	x		
Rozwój przewozów kombinowanych		x	x	x	x		
Innowacyjne stocznie, nowe technologie budowy statków	x x						
Wyposażenie w infrastrukturę i suprastrukturę od strony wody		x	x x				
Zmienne stawki amortyzacyjne i ulgi inwestycyjne							x
Logistyka miejska (wsparcie przewozów nieczystości barkami)			x				
Pomoc państwa dla alternatywnego transportu			x				
Zwolnienia z akcyzy paliwowej					x		
Rekompensata dla armatorów za złe warunki nawigacyjne						x	
Przesunięcia gałęziowe do transportu wodnego śródlądowego		x					
Środowiskowy program pomocy dla przedsiębiorstw				x x			

*w nawiasie podano liczbę uruchamianych instrumentów.

Źródło: opracowanie własne na podstawie *European funding database*, 2016.