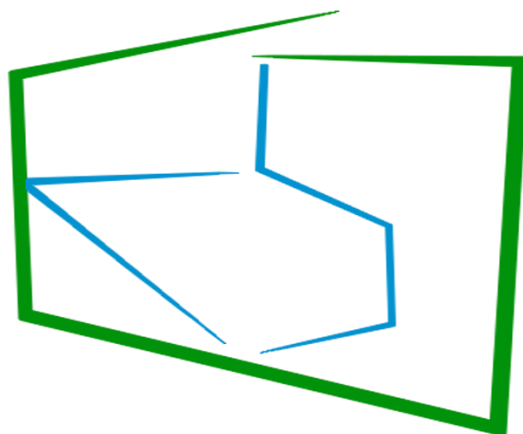


# RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

realizowanych na podstawie ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r.  
*o zasadach prowadzenia polityki rozwoju*

*Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030*



Ministerstwo Infrastruktury

Marzec 2022

## SPIS TREŚCI

---

|     |  |    |
|-----|--|----|
| 1.  | Informacje ogólne .....  | 3  |
| 1.1 | Podstawa prawna i podmiot odpowiedzialny za realizację konsultacji publicznych .....   | 3  |
| 1.2 | Zakres projektu przedstawionego do konsultacji publicznych.....  | 3  |
| 1.3 | Cel konsultacji publicznych.....   | 4  |
| 1.4 | Przebieg procesu konsultacji publicznych .....   | 4  |
| 2.  | Podsumowanie konsultacji publicznych.....  | 7  |
| 2.1 | Informacje ogólne .....  | 7  |
| 2.2 | Podmioty zgłaszające uwagi .....   | 7  |
| 2.3 | Najczęściej pojawiające się uwagi .....  | 8  |
| 3.  | Wnioski wynikające z konsultacji publicznych .....   | 12 |
| 4.  | Załączniki .....   | 15 |
|     | Załącznik nr 1. Zestawienie uwag, które wpłynęły do Ministerstwa Infrastruktury na formularzach konsultacyjnych w ramach konsultacji publicznych projektu <i>Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030</i> realizowanych na podstawie ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. <i>o zasadach prowadzenia polityki rozwoju</i> ..... | 15 |
|     | Załącznik nr 2. Pozostałe uwagi i wnioski – zgłoszone w wyniku lub podczas spotkań z przedstawicielami Ministerstwa Infrastruktury.....  | 15 |

# 1. INFORMACJE OGÓLNE

## 1.1 Podstawa prawna i podmiot odpowiedzialny za realizację konsultacji publicznych

Projekt uchwały Rady Ministrów pod nazwą *Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030* (dalej: KPŻ2030) został poddany konsultacjom publicznym na podstawie:

- art. 6 oraz art. 19a ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. *o zasadach prowadzenia polityki rozwoju* (Dz.U. z 2021 r. poz. 1057);
- §21 uchwały Nr 190 Rady Ministrów - *Regulamin pracy Rady Ministrów* z dnia 29 października 2013 r. (M.P. z 2016 r. poz. 1006 z późn. zm.).

Podmiotem odpowiedzialnym za przeprowadzenie procesu konsultacji publicznych jest organ opracowujący projekt KPŻ2030 – Minister Infrastruktury, którego obsługę zapewnia Ministerstwo Infrastruktury (dalej: Ministerstwo). W ramach Ministerstwa komórką organizacyjną odpowiedzialną za konsultacje publiczne jest Departament Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej.

## 1.2 Zakres projektu przedstawionego do konsultacji publicznych

Prace nad projektem KPŻ2030 wynikają z konieczności nadrobienia luki rozwojowej, która wytworzyła się pomiędzy Polską, a innymi europejskimi państwami posiadającymi efektywnie funkcjonującą sieć śródlądowych dróg wodnych. Wynikają również z konieczności wypełnienia zobowiązań stawianych Polsce m.in. w *Europejskim Zielonym Ładzie* czy *Strategii na rzecz Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności*.

KPŻ2030 jest programem rozwoju dla sektora żeglugi śródlądowej. Jego nadrzędnym celem jest poprawa warunków dla efektywnego transportu wodnego śródlądowego na wykorzystywanych transportowo odcinkach głównych śródlądowych drogach wodnych w Polsce, tj. na Odrzańskiej Drodze Wodnej (ODW) oraz Drodze Wodnej Rzeki Wisły (DWW).

Osiągnięcie powyższego celu będzie możliwe dzięki **realizacji zadań inwestycyjnych** – ich wykonanie zagwarantuje:

- osiągnięcie stabilnych warunków żeglugowych na całej długości ODW, w tym poprawę dostępności do Zespołu Morskich Portów Szczecin-Świnoujście,
- osiągnięcie stabilnych warunków żeglugowych DWW – na Dolnej Wiśle od okolic Torunia do Portu Morskiego Gdańsk,
- poprawę bezpieczeństwa transportowego poprzez wdrożenie Systemu Informacji Rzecznej na całej długości ODW oraz na Dolnej Wiśle (do węzła logistycznego Bydgoszcz).

oraz **wdrożeniu zadań programowych i wspierających rozwój rynku żeglugi śródlądowej**, których efektem będzie wzmocnienie roli całego sektora. Są to działania:

- związane z utrzymaniem parametrów eksploatacyjnych pozwalających na żeglugę śródlądową,
- związane z otoczeniem społeczno-gospodarczym m.in. powstawanie terminali śródlądowych (porty, nabrzeża i miejsca postojowe), modernizacja statków w celu obniżenia poziomu ich emisyjności czy cyfryzacja żeglugi śródlądowej,
- polegające na współpracy z portami morskimi, organizacjami gospodarczymi, jednostkami samorządu terytorialnego czy organizacjami pozarządowymi w celu zapewnienia rozwoju dróg wodnych i sektora żeglugi śródlądowej,
- promocyjne m.in. w celu propagowania kształcenia w technikach i branżowych szkołach ponadpodstawowych oraz podnoszenia świadomości o żegludze śródlądowej.

Działania przewidziane w KPŻ2030 umożliwią osiągnięcie wzrostu wykorzystania dróg wodnych i zahamowanie negatywnego trendu spadkowego w przewozach ładunków w żegludze śródlądowej, tam gdzie jest to uzasadnione. Pozwolą na utrzymanie możliwości prowadzenia regularnej żeglugi towarowej i rozwój żeglugi turystycznej, głównie w aspekcie regionalnym oraz będą stanowić impuls do rozwoju całego sektora żeglugowego.

Realizacja KPŻ2030 przełoży się również na podniesienie poziomu ochrony przeciwpowodziowej poprzez modernizację infrastruktury hydrotechnicznej pozwalającej na regulację poziomu wody i możliwości prowadzenia akcji lodołamania.

### **1.3 Cel konsultacji publicznych**

Konsultacje publiczne KPŻ2030 miały na celu przedstawienie projektu programu rozwoju sektora żeglugi śródlądowej możliwie szerokiemu gronu obywateli i uwzględnienie opinii społeczeństwa w procesie stanowienia projektu uchwały.

Proces miał na celu poznanie stanowisk różnych grup odbiorców i upowszechnienie informacji o działaniach prowadzonych przez Ministra Infrastruktury w zakresie rozwoju żeglugi śródlądowej, a tym samym zwiększenia akceptacji społecznej projektowanego dokumentu.

Dla realizacji KPŻ2030 kluczowe było uzyskanie opinii przedstawicieli:

- sektora żeglugi śródlądowej,
- sektora szeroko pojętego transportu,
- przedstawicieli jednostek samorządu województwa, powiatu i gminny, na terenie których przebiegają drogi wodne ujęte w projekcie dokumentu,
- indywidualnych uczestników dróg wodnych,
- społeczności lokalnych, w obszarze oddziaływania projektu KPŻ2030,
- organizacji pracowników i pracodawców,
- organizacji ekologicznych i innych organizacji pozarządowych,
- opinii społecznej.

### **1.4 Przebieg procesu konsultacji publicznych**

#### **Ogłoszenie konsultacji publicznych**

Projekt KPŻ2030 został skierowany do konsultacji publicznych 16 grudnia 2021 r. Zgodnie z obowiązującymi przepisami zaproszenie do udziału w konsultacjach zostało upublicznione poprzez:

- zamieszczenie ogłoszeń na tablicach informacyjnych Ministerstwa Infrastruktury w siedzibie urzędu przy ulicy Nowy Świat 6/12 w Warszawie,
- zamieszczenie ogłoszeń oraz dokumentów na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury,
- udostępnienie do wglądu wersji papierowej w siedzibie urzędu przy ulicy Nowy Świat 6/12 w Warszawie,
- na portalach społecznościowych Ministerstwa Infrastruktury oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego „Wody Polskie”.

Informacja na temat prowadzonych działań konsultacyjnych była również przekazywana w ramach prowadzonej polityki informacyjnej Ministerstwa, w tym m.in. w ramach działalności Rady Żeglugi Śródlądowej.

Minister Infrastruktury skierował także bezpośrednie zaproszenie do udziału w konsultacjach publicznych KPŻ230 (przesłane pocztą tradycyjną oraz drogą elektroniczną poprzez wiadomość e-mail lub ePUAP) do następujących partnerów gospodarczych i społecznych:

- Akademia Morska w Szczecinie,
- Business Centre Club,
- Federacja Przedsiębiorców Polskich,
- Forum Związków Zawodowych,
- Fundacja WWF Polska,
- Izba Pracodawców Polskich,
- Izba Przemysłowo-Handlowa Inwestorów w Polsce,
- Koalicja „Ratujmy Rzeki”,
- Konfederacja Lewiatan,
- Kongres Polskiego Biznesu,
- Krajowa Izba Gospodarcza,
- Krajowa Rada Spółdzielcza,
- Naczelna Organizacja Techniczna,
- NSZZ Solidarność,
- Ogólnopolska Federacja Przedsiębiorców i Pracodawców Przedsiębiorcy.pl,
- Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych,
- OT Logisitcs S.A.,
- Państwowa Rada Gospodarki Wodnej,
- Polska Izba Cła Logistyki i Spedycji,
- Polska Izba Spedycji i Logistyki,
- Polska Rada Biznesu,
- Polski Związek Żeglarski,
- Polskie Towarzystwo Gospodarcze,
- Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej,
- Przedsiębiorstwo Żegluga Augustowska Sp. z o.o.,
- Rada Żeglugi Śródlądowej przy ministrze właściwym ds. żeglugi śródlądowej,
- Stowarzyszenie „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej”,
- Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP,
- Stowarzyszenie na Rzecz Gospodarczego Rozwoju Dorzecza Odry „Teraz Odra”,
- Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu,
- Uniwersytet Morski w Gdyni,
- Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej im. Bohaterów Westerplatte w Kędzierzynie-Koźlu,
- Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej im. kmdr. Bolesława Romanowskiego w Nakle nad Notecią,
- Związek Gmin Wiejskich RP,
- Związek Miast Polskich,
- Związek Polskich Armatorów Śródlądowych,
- Związek Powiatów Polskich i Unii Metropolii Polskich,
- Związek Przedsiębiorców i Pracodawców,
- Związek Rzemiosła Polskiego,
- Związek Województw RP,
- Żegluga Bydgoska Sp. z o.o.,
- Żegluga Gdańska Sp. z o.o.,
- Żegluga Mazurska Sp. z o.o.,
- Żegluga Ostródzko-Elbląska Sp. z o.o.

Konsultacje trwały 35 dni od dnia ogłoszenia na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury, tj. do 19 stycznia 2022 r.

## **Forma zgłaszania oraz zbierania uwag**

Konsultacje miały charakter otwarty. Wszyscy obywatele oraz podmioty zainteresowane problematyką rozwoju sektora żeglugi śródlądowej miały prawo oraz możliwość wyrażenia swojej opinii.

Zgłoszenie uwag możliwe było na dedykowanym formularzu skierowanym do Ministerstwa:

- drogą elektroniczną, na adres e-mail: konsultacjeKPZ@mi.gov.pl,
- tradycyjną drogą pocztową na adres Departamentu Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury, ul. Nowy Świat 6/12, 00-497 Warszawa (decydowała data wpływu formularza do Ministerstwa),
- osobiście, w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury przy ulicy Nowy Świat 6/12 (wejście A, Kancelaria) od poniedziałku do piątku w godzinach 9.30-15.00,
- ustnie – do protokołu, w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury (przy ul. Nowy Świat 6/12, 00-497 Warszawa, Departament Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej, III piętro). W związku z obostrzeniami związanymi z epidemią COVID19 osoby zainteresowane ustnym złożeniem uwag proszone było o kontakt z Ministerstwem (z odpowiednim wyprzedzeniem) pod numerem telefonu 22 583 85 50 w celu zaplanowania wizyty w siedzibie Ministerstwa i zgłoszenia uwag do projektu uchwały.

Po zakończeniu konsultacji publicznych, tj. po 19 stycznia 2022 r., wszystkie zgłoszone uwagi poddano szczegółowej analizie pod kątem możliwości ich uwzględnienia lub wykorzystania w opiniowanym dokumencie.

W niniejszym raporcie podsumowany został proces konsultacji publicznych i zgłoszone uwagi, które napłynęły do Ministerstwa do 24 stycznia 2022 r. Uwagi zostały zebrane i przedstawione, wraz ze stanowiskiem MI, w Załączniku nr 1 do niniejszego raportu. Należy podkreślić, że wnioski zgłoszone przez osoby fizyczne zostały zanonimizowane i przedstawione w formie zbiorczej.

## **Konsultacje i spotkania bezpośrednie**

Konsultacje projektu KPŻ2030 prowadzone były również w terenie, w formie bezpośrednich spotkań, przez przedstawiciela MI – eksperta do spraw współpracy z samorządami terytorialnymi w zakresie rozwoju śródlądowych dróg wodnych. Ekspert MI odbył spotkania z około 30 podmiotami, które zgłosiły wnioski i uwagi do projektu dokumentu. Efektem spotkań było zgłoszenie wniosków do Programu na formularzach konsultacyjnych, które zostały przekazane bezpośrednio do Ministerstwa.

Wnioski ze spotkań, nie zgłoszone na formularzu konsultacyjnym, zostały przedstawione w Załączniku nr 2. Wnioski z konsultacji bezpośrednich nie są uwzględniane w statystykach przedstawionych w rozdziale 2.

Dodatkowo w efekcie prowadzonych konsultacji publicznych, 14 lutego 2022 r. miało miejsce spotkanie z udziałem przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury, Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A., Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie – Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Urzędu Marszałkowskiego w Toruniu oraz Urzędu Miejskiego w Solcu Kujawskim, w konsekwencji którego wniesiono dodatkową, istotną uwagę do zakresu projektu Programu. Propozycja będąca wynikiem przedmiotowego spotkania została uwzględniona w Załączniku 2.

## 2. PODSUMOWANIE KONSULTACJI PUBLICZNYCH

### 2.1 Informacje ogólne

Konsultacje publiczne projektu KPŻ2030 rozpoczęły się 16 grudnia 2021 r. i trwały do 19 stycznia 2022 r. Zgłaszane uwagi dotyczyły najczęściej zakresu projektu KPŻ2030 i załączników do Programu. Nieliczne organizacje odniosły się również do Oceny Skutków Regulacji KPŻ2030, którego zapisy wynikają z treści Programu.

Do projektu KPŻ2030 łącznie wpłynęły 42 formularze konsultacyjne, na których zgłoszono 327 uwag. 36 formularzy konsultacyjnych wpłynęło w trakcie trwania konsultacji, tj. do 19 stycznia 2022 r., pozostałe wpłynęły przed rozpoczęciem konsultacji lub po ich zakończeniu (jednak nie później niż do 24.01.2022 r.).

Formularze przekazywane były na dedykowaną konsultacjom skrzynkę e-mailową. Nie wpłynęły wnioski w formie papierowej, nie było też próśb o wniesienie uwag ustnie.

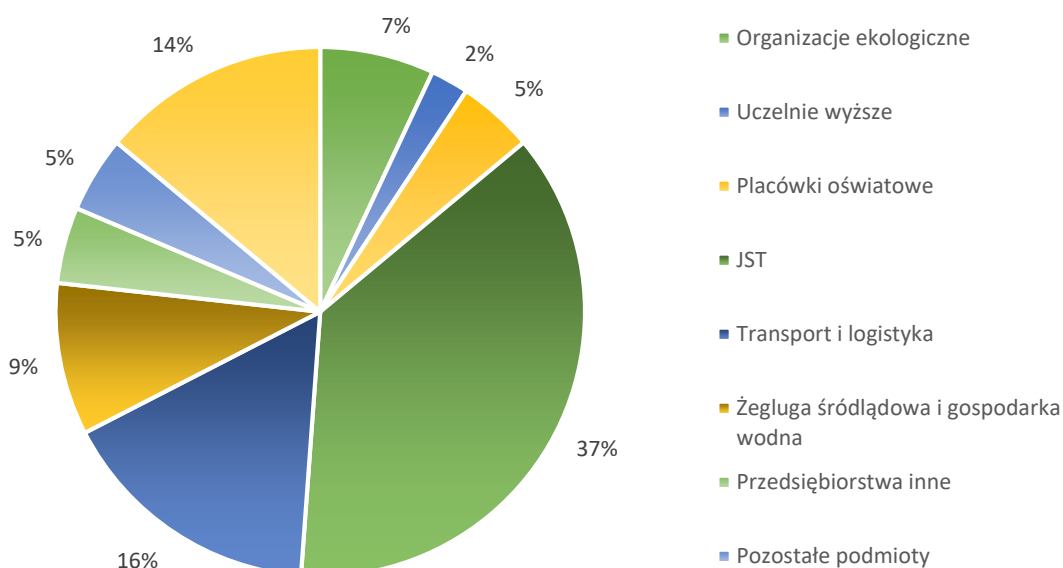
Wszystkie formularze konsultacyjne posiadały podpisaną zgodę na przetwarzanie danych osobowych, co było warunkiem koniecznym, do tego aby dokument mógł zostać uwzględniony w procesie rozpatrywania uwag. Szczegółowe zestawienie nadesłanych wniosków, wraz ze stanowiskiem MI, znajduje się w załączniku nr 1.

### 2.2 Podmioty zgłaszające uwagi

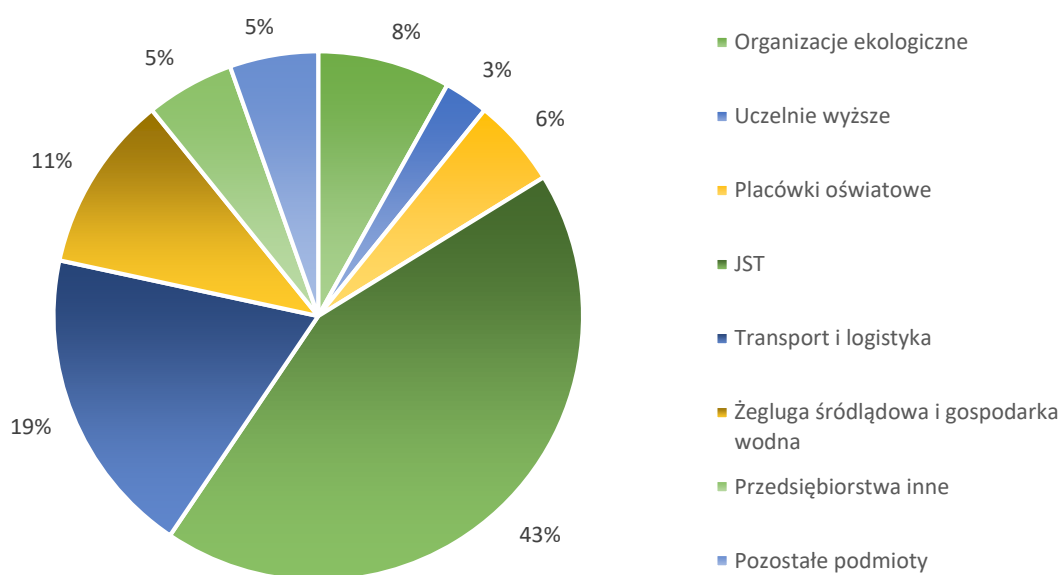
W konsultacjach publicznych projektu KPŻ2030 wzięło udział 36 podmiotów instytucjonalnych oraz 6 osób fizycznych (których uwagi zanonimizowano).

Dodatkowo prowadzono konsultacje w formie bezpośrednich spotkań w terenie. Przyczyniły się one do zwiększenia liczby nadesłanych formularzy konsultacyjnych. W ramach samych konsultacji uwagi, koordynowane przez eksperta MI do spraw współpracy z samorządami terytorialnymi w zakresie rozwoju śródlądowych dróg wodnych, zgłosiły 4 podmioty.

**Schemat 1. Podmioty, które zgłosiły uwagi do projektu KPŻ2030 wg kategorii (%)**

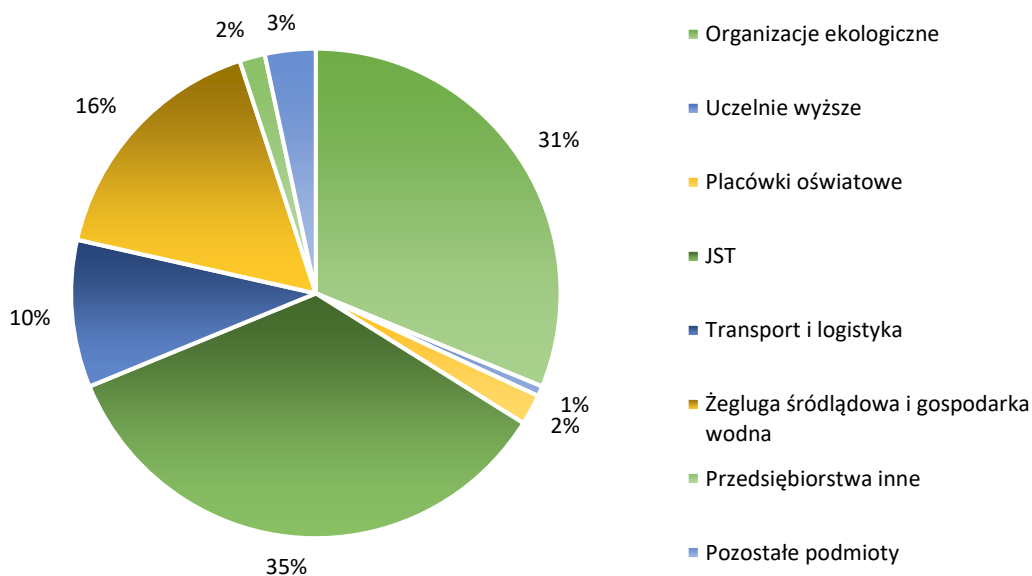


**Schemat 2. Instytucje, które zgłosiły uwagi do projektu KPŻ2030 wg kategorii (%)**



Biorąc pod uwagę udział poszczególnych instytucji w liczbie zgłoszonych uwag ogółem na szczególną uwagę zasługuje duża aktywność organizacji ekologicznych. Należy podkreślić, że w schemacie 2 wzięto pod uwagę jedynie instytucje, tj. nie uwzględniono zanonimizowanych uwag zgłoszonych przez osoby fizyczne.

**Schemat 3. Udział liczby uwag wg kategorii w ogólnej liczbie zgłoszonych uwag (%)**



## 2.3 Najczęściej pojawiające się uwagi

Część uwag zgłaszanych w ramach konsultacji dotyczyła zblizonych kwestii czy problemów. Najczęściej pojawiające się uwagi można podzielić na zgłoszenia dotyczące:

- zakresu interwencji,
- modyfikacji celu głównego oraz/lub celu szczegółowego 3,



- uwzględnienia lub modyfikacji definicji przedstawianych pojęć,
- kwestii środowiskowych,
- kwestii finansowania Programu.

### **Zakres interwencji**

W tej grupie uwag Wnioskodawcy wskazywali na konieczność:

- doprecyzowania zakresu interwencji Programu w zakresie odcinków dróg wodnych wskazanych w Porozumieniu AGN,
- doszczegółowienia działań miękkich wskazanych w celu szczegółowym 3 (rozwój partnerstwa),
- uwzględnienia w zakresie inwestycji, m.in. portów śródlądowych, kanałów lateralnych lub budowy stopni wodnych.

Część uwag dotyczyła również rozszerzenia zaplanowanych zadań inwestycyjnych na Drodze Wodnej Rzeki Wisły, uwzględnienia w Programie Międzynarodowej Drogi Wodnej (MDW) E60 lub ujęcia czy rozszerzenia działań na MDW E70. Podmioty zgłaszające uwagi postulowały również konieczność działań mających na celu dostosowania dróg wodnych do parametrów klasy międzynarodowych wskazanych w Porozumieniu AGN.

Należy podkreślić, że 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. Działania inwestycyjne wskazane w KPŻ2030 mają na celu poprawę warunków żeglugowych na użytkowanych transportowo odcinkach dróg wodnych, poprzez rewitalizację istniejącej infrastruktury. W ramach Programu nie planuje się budowy nowej infrastruktury hydrotechnicznej, takiej jak stopnie wodne czy kanały żeglugowe. Nie zakłada się również dostosowywania szlaków wodnych do parametrów klas międzynarodowych, w szczególności w zakresie głębokości nawigacyjnej.

Ponadto, w wyniku spotkania z przedstawicielami Ministerstwa Infrastruktury, Morskiego Portu Gdańsk S.A., Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie – Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Urzędu Marszałkowskiego w Toruniu oraz Urzędu Miejskiego w Solcu Kujawskim, Burmistrz Miasta Solec Kujawski zawnioskował o rozszerzenie zakresu interwencji KPŻ2030 o zadanie polegające na opracowaniu dokumentacji projektowej budowy nabrzeża przeładunkowego na Wiśle w Solcu Kujawskim, w ramach Platformy Multimodalnej Bydgoszcz-Solec Kujawski, stanowiącego element Węzła Logistycznego Bydgoszcz.

### **Modyfikacja celu głównego oraz/lub celu szczegółowego 3**

Postulaty w tej grupie uwag dotyczyły przede wszystkim kwestii związanych z celem głównym KPŻ2030 oraz celem szczegółowym 3, w ramach którego wskazywano inne inwestycje, których zakres uznaje się komplementarny do KPŻ2030.

Większość wniosków z tej grupy została uwzględniona przez Ministerstwo Infrastruktury, a wnioski dotyczące tych zagadnień zostały zaprezentowane w rozdziale 3.

### **Uwzględnienie lub modyfikacja definicji przedstawianych pojęć**

Wnioskodawcy zwracali uwagę na konieczność doprecyzowania niektórych pojęć pojawiających się w dokumencie, takich jak przebieg MDW E70 czy podkreślenie zgodności definicji najwyższej wody żeglownej z brzemieniem ustawy o żegludze śródlądowej.

Najwięcej uwag w tej grupie dotyczyło sformułowania Dobre Warunki Nawigacyjne (DWN). Zwracano uwagę na konieczność dodatkowego doprecyzowania zapisów dotyczących rozumienia DWN w zapisach Programu i uzupełnienie brzmienia definicji – zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. – o następujący zapis: *przy jednoczesnym przestrzeganiu mających zastosowanie przepisów z zakresu ochrony środowiska.*

W tym miejscu należy podkreślić, że w projekcie KPŻ2030 podkreślono aktualny brak definicji pojęcia DWN. Przy czym przytoczono stanowisko grup eksperckich działających przy Komisji Europejskiej, w którym określono parametry eksploatacyjne niezbędne do zapewnienia DWN. Przedmiotowe pojęcie jest powszechnie używane w dokumentach unijnych, w tym m.in. 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 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.*

Ponadto w projekcie KPŻ2030 (w rozdziale 3.1. wersji przekazanej do konsultacji publicznych w grudniu 2021 r.) określono parametry, które należy spełnić w celu zapewnienia Dobrych Warunków Nawigacyjnych na polskich śródlądowych drogach wodnych.

### **Kwestie środowiskowe**

Uwagi dotyczące kwestii środowiskowych dotyczyły przede wszystkim kwestii konieczności konsultowania KPŻ2030 razem z prognozą w ramach Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko (SOOŚ) 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.*

Konsultacje publiczne, które prowadzone były na przełomie grudnia 2021 r. i stycznia roku 2022 realizowane były na podstawie art. 19a ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. *o zasadach prowadzenia polityki rozwoju.* Równoległe do tego procesu prowadzone było postępowanie w celu wyłaniania wykonawcy, który wesprze Ministerstwo Infrastruktury w przeprowadzeniu SOOŚ dla projektu KPŻ2030.

Co ważne na etapie SOOŚ planowane jest przeprowadzenie konsultacji publicznych 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.* Wówczas do konsultacji publicznych przekazany zostanie projekt Programu uwzględniający wyniki niniejszych konsultacji oraz uzupełniony o rozdział dot. oddziaływania Programu na środowisko.

## Kwestie dotyczące finansowania Programu

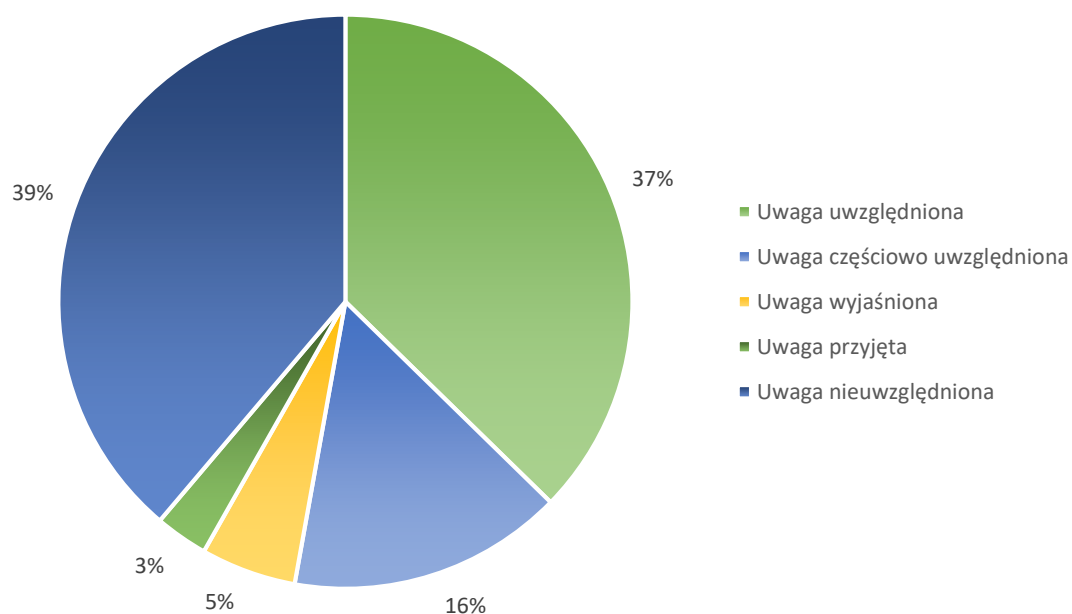
Najczęściej pojawiającym się wnioskiem, w zakresie którego zgłaszano uwagi jest kwestia finansowania i podziału projektów inwestycyjnych na zadania o charakterze podstawowym i na działania rezerwowe (projekty na dolnym odcinku Drogi Wodnej Rzeki Wisły).

Należy podkreślić, że zaproponowany podział wynika z faktu, że na obecnym etapie procedury legislacyjnej projektu uchwały, projekty o charakterze rezerwowym 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.

Projekt KPŻ2030 uwzględniający podział inwestycji na podstawowe i rezerwowe (zaprezentowany w załączniku 1 do projektu Programu) 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. Należy podkreślić, że 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.

### Schemat 4. Sposób uwzględnienia uwag wg kategorii w ogólnej liczbie zgłoszonych uwag (%)



Należy podkreślić stosunkowo równy udział uwag uwzględnionych i nieuwzględnionych wśród wszystkich zgłoszonych wniosków.

### 3. WNIOSKI WYNIKAJĄCE Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

Przeprowadzone konsultacje publiczne pokazują, że temat rozwoju sektora żeglugi śródlądowej oraz modernizacji śródlądowych dróg wodnych budzi bardzo duże zainteresowanie, zwłaszcza wśród samorządów, organizacji branżowych oraz organizacji ekologicznych.

Na podstawie przesłanych formularzy konsultacyjnych można wnioskować, że istnieje wysoka potrzeba realizacji działań na śródlądowych drogach wodnych. Rozwój sektora i poprawa warunków dla prowadzenia transportu wodnego śródlądowego jest niezwykle istotna dla branży i jednostek samorządów terytorialnych. Analiza uwag zebranych w trakcie konsultacji pokazuje, że poziom oczekiwań względem planowanych działań jest dużo wyższy niż zakres określony w KPŻ2030.

Należy również podkreślić aktywny udział organizacji środowiskowych, które zwracały uwagę na konieczność podejmowania działań zgodnych z wymogami środowiskowymi. W wyniku wnikliwych uwag zgłoszonych przez tę grupę podmiotów Program został zmodyfikowany, tak aby jego zakres – zwłaszcza w kontekście projektów inwestycyjnych – nie budził żadnych wątpliwości.

Dla uczestników konsultacji kwestie środowiskowe były jednymi z najważniejszych. Dlatego Ministerstwo Infrastruktury jeszcze raz podkreśla, że proces zbierania uwag, który miał miejsce od 16 grudnia 2021 r. do 19 stycznia 2022 r. prowadzony był na podstawie ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. *o zasadach prowadzenia polityki rozwoju*.

W ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (SOOŚ) przeprowadzone zostaną ponowne konsultacje publiczne, przeprowadzone w ramach SOOŚ. Przed ponownym udostępnieniem KPŻ2030 do konsultacji publicznych realizowanych 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* uzupełniony zostanie również rozdział dotyczący 4.3. *Wpływ realizacji Programu na środowisko*.

Należy podkreślić, że wśród najczęściej pojawiających się uwag, które zostały zgłoszone w ramach aktualnie trwających konsultacji publicznych należy wymienić doprecyzowanie celu głównego Programu, kwestie zakresu celu szczegółowego 3 oraz wątpliwości Wnioskodawców co do definicji pojęcia Dobre Warunki Nawigacyjne, które używane jest w Programie.

W załączniku 1 zestawiono wszystkie uwagi zgłoszone przez wnioskodawców. W załączniku tym Ministerstwo odnosi się do każdej uwagi: uwzględniając ją (co znajdzie odzwierciedlenie w zapisach projektu KPŻ2030), wyjaśniając lub nie uwzględniając (z podaniem argumentacji).

Należy podkreślić, że część uwag miała charakter doprecyzowujący lub wskazujący na konieczność modyfikacji czy uzupełnienia w celu lepszego zrozumienia zapisów Programu przez czytelnika. Uwagi te w dużej mierze stanowiły wartość dodaną i pomogą Ministerstwu w lepszym przygotowaniu Programu. Część uwag stanowiła polemikę związaną z fundamentalnymi dla projektu KPŻ2030 kwestiami, określeniami i przyjętą metodyką opracowania dokumentu.

Poniżej przedstawiono najczęściej pojawiające się kwestie wskazywane przez wnioskodawców i których analiza przyczyniła się do decyzji o wprowadzeniu najistotniejszych zmian w treści Programu.

#### **Cel główny**

W zakresie brzmienia celu głównego KPŻ2030 Ministerstwo Infrastruktury zgodziło się z uwagami zgłoszonymi w procesie konsultacji. Brzmienie celu głównego Programu zostanie doprecyzowane,

tak aby lepiej i bardziej precyzyjnie definiowało rzeczywisty cel Programu. Modyfikacja sposobu określenia (brzmienia) celu głównego sprawi, że będzie on skorelowany z celami szczegółowymi.

### **Zakres interwencji oraz projekty komplementarne**

Kolejną kwestią poddaną szczegółowej analizie były postulaty związane z celem szczegółowym 3, w ramach którego wskazywano inne inwestycje, których zakres uznaje się komplementarny do KPŻ2030.

Należy podkreślić, że projekty komplementarne nie stanowią zakresu Programu. KPŻ2030 nie wskazuje na konieczność ich realizacji, a jedynie zaznacza wpływ tych projektów na sektor żeglugi śródlądowej. W wyniku uwag przedstawionych przez Wnioskodawców część dotycząca projektów komplementarnych zostanie przeformułowana i przeniesiona do części Programu niebędącej zakresem interwencji.

Istotne jest wyjaśnienie, że celem zapisów 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 wskazanych (w wersji Programu przekazanej do konsultacji publicznych w grudniu 2021 r.) 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.

Całkowity zakres inwestycji określony jest w załączniku nr 1 do Programu. Dlatego jeszcze raz należy zaznaczyć, że rozdział dotyczący celu szczegółowego 3 zostanie przeredagowany tak, aby Program był zgodny z przedstawionymi powyżej zapisami.

Projekt Programu zostanie uzupełniony o kwestie dotyczące MDW E70, ze szczególnym podkreśleniem funkcji, jakie może pełnić to połączenie, biorąc pod uwagę otoczenie społeczno-gospodarcze oraz ograniczenia środowiskowe.

Ponadto, w wyniku wniosku Burmistrza Miasta Solec Kujawski rozszerzony został zakres interwencji KPŻ2030 o zadanie polegające na opracowaniu dokumentacji budowy nabrzeża przeładunkowego na Wiśle w Solcu Kujawskim, w ramach Platformy Multimodalnej Bydgoszcz-Solec Kujawski, stanowiącego element Węzła Logistycznego Bydgoszcz. Zadanie, w związku z pozytywną opinią PGW WP – RZGW w Gdańsku oraz Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. zostanie dołączone do zakresu interwencji Programu.

### **Definicja Dobrych Warunków Nawigacyjnych**

W wyniku zgłoszonych uwag doprecyzowana zostanie definicja Dobrych Warunków Nawigacyjnych (dalej: DWN) przyjęta dla działań realizowanych w ramach Programu.

Należy podkreślić, że w projekcie KPŻ2030 podkreślono aktualny brak definicji pojęcia DWN, przy czym przytoczono stanowisko grup eksperckich działających przy Komisji Europejskiej, w którym określono parametry eksploatacyjne niezbędne do zapewnienia DWN. Przedmiotowe 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 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. Przytoczona definicja zostanie również wskazana w treści KPŻ2030.*

Należy również podkreślić, że w treści Programu wskazano parametry, które należy spełnić w celu zapewnienia DWN na polskich śródlądowych drogach wodnych. Niemniej jednak zakres działań mających na celu spełnienie DWN zostanie jeszcze raz wskazany i doprecyzowany, tak aby nie budził on wątpliwości czytelników.

## 4. ZAŁĄCZNIKI

**Załącznik nr 1. 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**

– zestawienie uwag zostało przedstawione w osobnym pliku, stanowiącym integralną część przedmiotowego raportu.

**Załącznik nr 2. Pozostałe uwagi i wnioski** – zgłoszone w wyniku lub podczas spotkań z przedstawicielami Ministerstwa Infrastruktury

| Podmiot zgłaszający uwagę       | Część projektu, której dotyczy uwaga/wniosek   | Zapis w projekcie, którego dotyczy uwaga/wniosek   | Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis   | Uzasadnienie  | Stanowisko MI  |
|---------------------------------|--|--|---|---|--|
| <b>Miasto Rybnik</b>            | 4.2.3. Cel szczeg. 3 – Rozwój partnerstwa na rzecz zrównoważonego rozwoju dróg wodnych | Str.42 „Najważniejsze działania (...), wsparcie przygotowania dokumentacji dotyczącej działań na rzecz budowy Kanału Śląskiego i nowych połączeń śródlądowych” | Dopisać: W ramach Sprawiedliwej Transformacji Regionu Śląska  | Podtrzymujemy nasze wcześniejsze stanowiska i oczekiwanie powstania w północnej części Zalewu Rybnickiego w okolicy Elektrowni Rybnik i jej węzła kolejowego - PORTU Śródlądowego RYBNIK. Podtrzymujemy również wcześniej wypracowane stanowisko przebiegu Kanału Śląskiego -po terenie Gminy Kuźnia Raciborska wg wariantu północnego tj z przejściem przez tereny po wyrobiskach Kopalni piasku KOTLARNIA z powstaniem dodatkowych zbiorników wodnych zapobiegających osuszaniu się lasów należących do Cysterskich Kompozycji Krajobrazowych Rud Wielkich.   | <b>Uwaga nieuwzględniona.</b><br>Rozdział dotyczący celu szczegółowego 3 zostanie przeformułowany zgodnie z uwagami uwzględnionymi w ramach konsultacji publicznych.<br>Uwaga zostanie przeanalizowana w ramach prac nad Programem Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej. |
| <b>Miasto Kuźnia Raciborska</b> | 4.2.3. Cel szczeg. 3 – Rozwój partnerstwa na rzecz zrównoważonego rozwoju dróg wodnych | Str.42 „Najważniejsze działania (...), wsparcie przygotowania dokumentacji dotyczącej działań na rzecz budowy Kanału Śląskiego i nowych połączeń               | 1.Skreślić słowo „łaba” i zastąpić prawidłowym opisem : połączenie Drogi Wodnej Górnej Wisty poprzez Kana Śląski z Odrzańską Drogą Wodną(okolice Kuźni Raciborskiej). | 1.Brak możliwości połączenia Kanału Śląskiego z łabą.<br>2.Gmina przygotowała tereny inwestycyjne przy Odrze powiązane z istniejącym przemysłem ciężkim (RAFAKO.S.A) w obszarze oddziaływania planowanego przebiegu drogi wodnej Kędzierzyn-Koźle-granica państwa. Gmina jest liderem Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego w ramach współpracy gmin na rzecz planowanych dróg wodnych wymienionych we wniosku.<br>2.Przeniesienie ładunków z dróg na kolej i żeglugę śródlądową a także polityka „zielonej energii” wymaga przygotowania nowego zielonego Śląska. W naszej Gminie istniejąca infrastruktura | <b>Uwaga nieuwzględniona.</b><br>Rozdział dotyczący celu szczegółowego 3 zostanie przeformułowany zgodnie z uwagami uwzględnionymi w ramach konsultacji publicznych.<br>Uwaga zostanie przeanalizowana w ramach prac nad Programem                                   |

|  |                                    |   |   |  |  |
|--|------------------------------------|---|---|--|--|
|  |                                    | śródlądowych: polskiego odcinka kanału: Dunaj-Odra, Kanału Śląskiego-Łąba(...)"   | 2.Dopisać do treści „w ramach Sprawiedliwej Transformacji Regionu Śląska”   | kolejowa wymaga uwzględnienia bocznicy doprowadzonej na teren węzła przeładunkowego przy planowanej drodze wodnej.<br>3.Podniesienie bilansu wody poprzez budowę zbiornika Kotłarnia stanowi o ochronie terenów przyległych Cysterskich Kompozycji Krajobrazowych Rud Wielkich i jest możliwe w ramach PPP(uwzględniając zainteresowane podmioty Grupa Azoty ZAK S.A. ; PGW Wody Polskie; KOTLARNIA S.A.) oraz Gminy Bierawa i Miasto Kuźnia Raciborska, należy dążyć do realizacji celów publicznych.   | Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej.                      |
| <b>Stowarzyszenie na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej i dróg wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej”</b> | 4. Cel główny i zakres interwencji | „Celem KPŻ2030 jest przywrócenie warunków dla niezawodnego i efektywnego transportu wodnego śródlądowego na głównych śródlądowych drogach wodnych w Polsce.” Str.31 | Dopisać zdanie: „Realizacja celów i zakresów interwencji KPŻ2030 zostanie przeprowadzona z zachowaniem warunku drożności istniejących szlaków żeglugowych polskich dróg wodnych.”   | Podstawowa uwaga dot.celu realizacji KPŻ2030:<br><br>w celu utrzymania i rozwoju rynku żeglugowego w kraju i w ruchu tranzytowym <u>należy na wszystkich prowadzonych i planowanych inwestycjach punktowych i liniowych istniejącej drogi wodnej, w tym obowiązkowo na przebiegu drogi wodnej o szczególnym znaczeniu transportowym E30,E40 i E70 gwarantować jej drożność</u> (możliwe przejście statku) podczas trwania prac budowlanych.<br>Brak realizacji tego warunku pozbawia celowości realizacji KPŻ2030 ponieważ polska żegluga śródlądowa umrze na rynku ostatecznie.   | <b>Uwaga uwzględniona.</b>                             |
| <b>Dozamel Sp. z o.o.</b><br>Zakład Transportowy   | 3.Diagnoza społeczno-gospodarcza   | 3.1.2.Zasoby wodne  | Pod istniejącym tekstem dopisać: „Istnieje uzasadniona potrzeba doprowadzenia zbiornika Racibórz (oddanego do użytku jako polder suchy na rzece Odrze) do funkcji docelowej –jako zbiornika wody alimentacyjnej z funkcją żeglugową.” | Zgodnie z opracowaniami badawczo-naukowymi budowa a zbiornika Racibórz została podzielona na etapy z uwagi na zalegające na terenie czaszy złoża kruszyw. Pierwszy etap założeń został osiągnięty w czerwcu 2020r i skutecznie wsparł jesienią tego samego roku ochronę przeciwpowodziową terenów położonych poniżej zbiornika aż po Węzeł Wrocławski. Przedstawione w projekcie KPŻ2030 opracowania dot. aktualnych zasobów wodnych (niedoboru i nadmiaru opadów) wymagają poszerzenia działań ochrony przed skutkami powodzi <u>o retencję zbiornikową i korytową</u> w rzece mającą bezpośredni wpływ na poprawę sytuacji społeczno-gospodarczej w kraju. | <b>Uwaga nieuwzględniona –</b> poza zakresem Programu. |
|  |                                    | 3.3. Diagnoza transportowa – żegluga śródlądowa   | Dopisać pod tekstem: „ładunki małą ograniczona  | Działamy w obszarze ul.Fabrycznej we Wrocławiu. Obsługa transportowa sztuk ponadnormatywnych (ciężar i przestrzeń) wymaga dostępu do drogi wodnej linią kolejową poprzez przeładunek (udźwig ok.500t) w basenie portowym na statek   |  |



|                                 |   |                       |  |   |  |
|---------------------------------|---|-----------------------|--|---|--|
|                                 |   |                       | dostępność do/z istniejących portów śródlądowych, w związku ze zdekapitalizowaną infrastrukturą kolejową.”   | śródlądowy. Obecnie taka infrastruktura jest dostępna tylko w Opolu Metalchem. Pozostałe miejsca i porty przeładunkowe wskazane w projekcie KPŻ2030 nie są dostępne dla naszych ładunków ze względu na stan linii kolejowych i bocznic towarowych na ODW. Sytuacja taka pokazuje, że obecnie transport sztuki ciężkiej aby skorzystać z drogi wodnej pokonuje drogę Wrocław, ul.Fabryczna - port Opole Metalchem linią kolejową a następnie umieszczony na statku płynie ODW przez Wrocław w kierunku portów Szczecin-Swinoujście. Monopol na dostęp i udźwig oraz odległości jakie pokonuje dodatkowo ładunek w istotny sposób pozbawiają sensowności wykorzystanie drogi wodnej. Należy dążyć do poprawy dostępności kolejowej i zagęszczenia sieci punktów przeładunkowych przy ODW na styku: kolej-statek śródlądowy. | <b>Uwaga uwzględniona.</b>   |
| Urząd Miejski w Solcu Kujawskim | Załącznik 1. Indykatorywna lista projektów inwestycyjnych, zakres interwencji KPŻ2030 | Dodanie nowego zapisu | Dodanie zadania „Budowa nabrzeża przeładunkowego na Wiśle w Solcu Kujawskim, w ramach Platformy Multimodalnej Bydgoszcz-Solec Kujawski, stanowiącego element Węzła Logistycznego Bydgoszcz.” Realizacja projektu planowana w latach 2022-2027, jako inwestycja o kategorii podstawowa. | Propozycja zaprezentowana podczas spotkania m.in. z przedstawicielami MI, PGW WP-RZGW Gdańsk oraz Morskiego Portu Gdańsk S.A. spotkała się z pozytywną opinią PGW WP i Portu. Ponadto w lutym 2017 r. Rada Miejska w Solcu Kujawskim podjęła uchwałę w sprawie przystąpienia do sporządzenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Solec Kujawski, w tym rozpoczęto procedurę prac planistycznych z uwzględnieniem aktualnych oczekiwań rozwojowych mieszkańców gminy.  | <b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b><br>W ramach KPŻ2030, na liście inwestycji o kategorii rezerwowa zostanie uwzględnione zadanie pn. <i>Opracowanie dokumentacji projektowej budowy nabrzeża przeładunkowego na Wiśle w Solcu Kujawskim, w ramach Platformy Multimodalnej Bydgoszcz-Solec Kujawski, stanowiącego element Węzła Logistycznego Bydgoszcz</i> |