

<p><b>Nazwa projektu</b></p> <p>Uchwała Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Kompleksowe zagospodarowanie Odry środkowej”</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b></p> <p>Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b></p> <p>Pan Marek Gróbarczyk – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b></p> <p>Pani Izabela Nepelska-Łosik, główny specjalista w Ministerstwie Infrastruktury, email: izabela.nepelska-losik@mi.gov.pl, tel. 22 5225763</p> <p>Pan Tomasz Kocoń, naczelnik wydziału w Ministerstwie Infrastruktury email: tomasz.kocon@mi.gov.pl, tel. 22 522 55 57</p>	<p><b>Data sporządzenia</b></p> <p>21.03.2023 r.</p> <p><b>Źródło:</b> Inicjatywa własna, Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030)</p> <p><b>Nr w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów</b></p> <p>ID356</p>
---	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Objęty zakresem interwencji szlak Odry środkowej jest odcinkiem Odrzańskiej Drogi Wodnej (dalej: „ODW”), która na terytorium Polski pokrywa się z biegiem międzynarodowej drogi wodnej E30. Odra środkowa charakteryzuje się złym stanem szlaku żeglugowego, niewystarczającą dla potrzeb transportowych głębokością tranzytową, występowaniem budowli hydrotechnicznych w różnym stanie technicznym – ostróg regulacyjnych, wałów przeciwpowodziowych oraz nabrzeża i portu w Malczycach. Sytuacja na Odrze środkowej sprawia, że ODW nie spełnia warunków umożliwiających prowadzenie efektywnej ekonomicznie żeglugi śródlądowej, w tym na zapleczu portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

Region Odry środkowej jest obszarem praktycznie niewykorzystywanym do regularnego przewozu ładunków. W 2018 r. odnotowano jedynie ok. 120 ton transportowanych Odrą w ramach regionalnego przewozu w województwie lubuskim. W przypadku transportu międzynarodowego to głównym kierunkiem zarówno importu jak i eksportu jest Republika Federalna Niemiec. Ruch w latach 2016-2018 w obu kierunkach kształtował się na poziomie ok. 1 tysiąca ton ładunków.

Odcinek środkowy Odry stanowi największe *wąskie gardło* warunkujące potencjał transportowego wykorzystania całego szlaku żeglugowego w przebiegu Gliwice – Police – Zespół Portów Morskich Szczecin–Świnoujście, na osi północ-południe, umożliwiające transport pomiędzy najważniejszymi rejonami ODW tj. Dolną Odrą i Górną skanalizowaną.

Przystosowanie Odry środkowej do warunków dających śródlądowemu transportowi wodnemu odpowiednią pozycję w zrównoważonym systemie transportowym korytarza zachodniej Polski wiąże się również z koniecznością wypełnienia zobowiązań wynikających z ratyfikowanego w 2017 r. *Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym* (dalej: Porozumienie AGN). Istotą planowanych działań jest skupienie się na likwidacji największych barier w wodnym transporcie międzynarodowym, w tym na braku zagospodarowania przedmiotowego odcinka i dostosowania go do możliwości przewożenia ładunków.

Oprócz kwestii transportowych zauważalna jest konieczność uwzględnienia celów polityki wodnej mającej wpływ na zrównoważone gospodarowanie wodą, konieczność dostosowania do zmian klimatu oraz ochronę środowiska.

Zasoby wodne w Polsce zaliczane są do najniższych w Europie, a obszar kraju charakteryzuje się gwałtownymi zmianami pogody – częstymi suszami (tylko w 2015 roku nieprzerwana susza hydrologiczna trwała 166 dni, a straty w rolnictwie oszacowano na ponad 1 mld zł) i intensywnymi powodziami (w roku 2010 środki finansowe poniesione w związku z wystąpieniem powodzi wyniosły 13 mld zł).

W warunkach geograficznych Polski najskuteczniejszą metodą zapobiegania powodziom zatorowym na dużych rzekach są akcje lodołamania. Istnienie pokrywy lodowej na rzece może w niesprzyjających okolicznościach prowadzić do niekontrolowanego zatrzymywania spływu różnych form lodu wywołując zatory. Najczęściej mają one zasięg lokalny jednak poprzez swą wysoką dynamikę mogą prowadzić do dużych strat w sytuacji występowania rzeki z brzegów. Wszystkie dotychczasowe opracowania, dotyczące zjawisk lodowych na Odrze, wskazują na powszechność zjawiska i duże trudności z prognozowaniem powstawania zatorów lodowych na rzece. Czynniki, które niekorzystnie wpływają na pochod lodów i prowadzą do zagrożenia zatorami to przede wszystkim: zaleganie pokrywy na całej szerokości rzeki, grubość pokrywy przekraczającej przeciętną (dla Odry powyżej 40 cm) oraz powstawanie zlodzenia w obszarach wypłycej oraz przy niskim stanie wody w rzekach.

Analizując historycznie obserwowane zjawiska zlodzeń na Odrze środkowej widać, że zatory mogą powstawać na znacznych długościach rzeki. Przyczyną tego jest zarówno charakter hydrologiczny Odry jak i wieloletnie zaniedbania

w stosunku do istniejących niekiedy od przeszło 100 lat, budowli regulacyjnych.

Reasumując, istotą problemów zauważalnych w obszarze oddziaływania Programu zalicza się:

- brak zagospodarowania odcinka Odry środkowej i dostosowania jej do możliwości przewożenia towarów, w szczególności poprzez wypełnienie postanowień AGN;
- brak pełnej modalności systemu transportowego, szczególnie na zapleczach portów morskich;
- występujące gwałtowne zmiany pogody zagrażające bezpieczeństwu, zdrowiu i życiu mieszkańców, a także przynoszące wielomilionowe straty dla gospodarki;
- spadek jakości życia mieszkańców ze względu na stałe zagrożenie spowodowane zmianami klimatu oraz pogarszającą się jakością powietrza i wzrost hałasu emitowanego przez transport kołowy.

## 2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Program odpowiada na potrzebę wykorzystania potencjału Odry środkowej, realizacji postanowień Porozumienia AGN oraz konieczność kontynuacji działań wskazanych w ramach projektu *Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030* (dalej: KPŻ2030). Wdrożenie dokumentu zapewni dalszy rozwój warunków żeglugowych na Odrze i pozwoli na zwiększenie dynamiki rozwoju transportu wodnego śródlądowego na zapleczu portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Dokument wypełnia również zobowiązania wskazane w kamieniach milowych KPŻ2030 (cel szczegółowy 3) określonych jako przeprowadzenie procedur Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko dla programów rozwoju dróg wodnych przygotowywanych na podstawie art. 42a ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (3a) oraz opracowanie systemu i instrumentów finansowania działalności utrzymaniowej i inwestycyjnej na śródlądowych drogach wodnych (3f).

**Głównym celem realizacji Programu jest kompleksowe zagospodarowanie Odry środkowej uwzględniające cele polityki transportowej i wodnej. Realizacja celu głównego umożliwi utrzymanie możliwości prowadzenia transportu wodnego śródlądowego na całej długości Odry poprzez eliminację istotnego wąskiego gardła na odcinku środkowej Odry. Ponadto, przyczyni się do zapewnienia bezpieczeństwa przeciwpowodziowego oraz wpłynie na poprawę bezpieczeństwa energetycznego.**

Analizy wykonane za pomocą modelu ruchu żeglugi śródlądowej, w ramach prac nad *Analizą Kosztów i Korzyści Modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej*, wykazały, że realizacja inwestycji dot. budowy stopni wodnych Lubiąż i Ścinawa wraz usunięciem innych miejsc limitujących żeglugę (odbudowa zabudowy regulacyjnej na odcinku Odry granicznej i środkowej) umożliwi średnioroczny transport ładunków na poziomie ok. 7,5 mln ton ładunków, przy wykonywanej pracy przewozowej na poziomie 1,3 mld t-km.

Kompleksowe zagospodarowanie Odry środkowej, rozwój funkcji transportowych i społecznych rzeki jest obecny w dokumentach strategicznych na poziomie samorządowym i krajowym. Cele europejskie wskazują na potencjał transportu wodnego śródlądowego, konieczność działań w kierunku zrównoważenia korytarzy transportowych, ale równocześnie wskazują na nieodzowność zachowania bioróżnorodności i odporności gospodarek oraz społeczeństw na zmiany klimatu. Realizacja Programu – w sferze gospodarczej, społecznej i środowiskowej – jest spójna ze strategiami i politykami publicznymi.

Należy podkreślić, że zgodnie z planami Komisji Europejskiej ładunki przewożone wcześniej transportem samochodowym na odległość większą niż 300 km mają zostać przeniesione na drogi kolejowe i wodne - do roku 2030 zakłada się przeniesienie 30% ładunków i 50% do roku 2050. Biała księga transportu UE zakłada utworzenie jednego, europejskiego obszaru przewozów oraz dążenie do konkurencyjnego, zasobooszczędnego systemu transportu. Realizacja Programu stworzy stabilne warunki nawigacyjne, niezbędne do prowadzenia nieprzerwanego transportu wodnego śródlądowego, umożliwiając przeniesienie znacznej części ładunków z transportu samochodowego na transport wodny śródlądowy.

W zakresie polityki transportowej na poziomie krajowym wdrożenie Programu przyczyni się do powstania wielogałęziowej, zintegrowanej i uzupełniającej się sieci transportowej na zapleczu portów morskich. Efekt zostanie osiągnięty poprzez stworzenie warunków dla rozwoju żeglugi śródlądowej (poprzez eliminację *wąskiego gardła* jakim jest Odra środkowa) jako integralnej gałęzi zrównoważonego multimodalnego systemu transportowego. Dzięki realizacji projektów inwestycyjnych przedstawionych w Programie zwiększona zostanie efektywność połączenia z zapleczem portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu, co zmniejszy zjawisko kongestii w transporcie drogowym i kolejowym w obszarze oddziaływania Programu. Cele Programu są ściśle powiązane i realizują określone w *Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.* cele krajowej polityki transportowej, tj. zwiększenia dostępności transportowej oraz poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora żeglugi śródlądowej w sposób spójny i zrównoważony, a zarazem przyjazny użytkownikowi. Program przyczyni się do zwiększenia spójności całego systemu transportowego poprzez budowę nowych elementów infrastruktury hydrotechnicznej.

Program pomoże wypełnić cele polityki wodnej, dzięki realizacji projektów inwestycyjnych przewidzianych w dokumencie. Ograniczone zostaną koszty związane z usuwaniem skutków ekstremalnych zjawisk pogodowych.

**Cel główny Programu zostanie zrealizowany poprzez osiągnięcie celów szczegółowych:**

- cel szczegółowy 1 – wzmocnienie integracji portów morskich Szczecin i Świnoujście z zapleczem lądowym,
- cel szczegółowy 2 – zwiększenie produkcji hydroenergii,
- cel szczegółowy 3 – poprawa funkcjonowania gospodarki wodnej w ujęciu regionalnym.

W kontekście wielowymiarowym Program przyczyni się do:

- rozwoju transportu wodnego śródlądowego,
- zwiększenia konkurencyjności portów morskich poprzez połączenie ich Odrzańską Drogą Wodną z zapleczem gospodarczym zarówno w kierunku wschód-zachód jak i północ-południe, podnosząc warunki nawigacyjne pozwalające na efektywną i opłacalną żeglugę śródlądową,
- zabezpieczenia zasobów wodnych na cele żeglugowe i poza żeglugowe poprzez zwiększenie zasobów w korycie rzeki,
- możliwości skoordynowanego rozwoju dróg wodnych zgodnie z Porozumieniem AGN,
- wypełnienia kamieni milowych KPŻ2030,
- zwiększenia poziomu bezpieczeństwa powodziowego oraz zmniejszenia zagrożenia związanego z powodziami zatorowo-lodowymi i śryżowymi,
- zwiększenia retencji wody gruntowej w dolinie Odry środkowej,
- rozwoju energetyki wodnej poprzez uruchomienie nowych elektrowni wodnych zlokalizowanych przy stopniach wodnych,
- stworzenia warunków dla stabilnego ujęcia wody powierzchniowej dla przemysłu i rolnictwa,
- poprawy tempa wzrostu i rozwoju gospodarczego regionu.

Realizacja Programu umożliwi przeciwdziałanie i ochronę przed ekstremalnymi zjawiskami przyrodniczymi, jakimi są susza i powódź, poprzez zwiększenie ochrony przeciwpowodziowej w obszarze oddziaływania Programu oraz zwiększenie retencji korytowej na terenach w strefie oddziaływania, co pośrednio przełoży się na powiększenie wielkości rezerwy dla wód powodziowych. Prognozuje się podniesienie poziomu zabezpieczenia przed powodzią poprzez stabilizację dolnego stanowiska stopnia wodnego Brzeg Dolny i Malczyce. Liczba osób chronionych przed powodzią – 30 tys. osób. Szacunkowa wartość chronionego majątku przewyższa 2 mld zł.

Budowa hydroelektrowni na planowanych stopniach wodnych pozwoli na wykorzystanie źródeł odnawialnych do produkcji energii elektrycznej. Prognozuje się, że zlokalizowane przy stopniach elektrownie wodne pozwolą na łączną produkcję energii (tzw. zielonej energii) w ilości ok. 37 GWh/rok. Realizacja działań wpłynie na zwiększenie poziomu bezpieczeństwa i stabilizacji krajowego systemu energetycznego i przyczyni się do skuteczniejszej realizacji celów współczesnej polityki klimatyczno-energetycznej przez zwiększenie poziomu bezpieczeństwa i stabilizacji krajowego systemu energetycznego ograniczając emisję CO<sub>2</sub> pochodzącą między innymi ze spalania węgla.

Należy podkreślić, że nie jest możliwe osiągnięcie celów za pomocą innych środków, ze względu na wynikającą z przepisów prawa obligatoryjność wydania uchwały. Nie jest również możliwe osiągnięcie celu za pomocą innych rozwiązań technicznych, które byłyby racjonalne pod względem ekonomicznym, społecznym, gospodarczym i środowiskowym.

### 3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Wszystkie kraje członkowskie Unii Europejskiej, w tym Polska, zostały zobligowane przez Dyrektywę Powodziową do planowania działań z zakresu ochrony przeciwpowodziowej. W tym celu zostały przygotowane *plany zarządzania ryzykiem powodziowym*, w oparciu o opracowane uprzednio dokumenty, tj. wstępną ocenę ryzyka powodziowego oraz mapy zagrożenia powodziowego i mapy ryzyka powodziowego. Powszechnie przyjętą praktyką jest kompleksowe podejście do ochrony przed powodzią realizowane przez działania techniczne i nietechniczne. Jednym z działań technicznych jest będąca przedmiotem Programu budowa wielofunkcyjnych stopni wodnych, które umożliwiają zapewnienie ochrony przeciwpowodziowej. Przyjęte rozwiązania muszą jednak przede wszystkim uwzględniać specyfikę hydrograficzną kraju.

W kwestiach związanych z żeglugą śródlądową – liderem w udziale transportu wodnego śródlądowego jest Holandia, gdzie nawet 44,7% towarów jest transportowanych po śródlądowych drogach wodnych. W Belgii udział transportu rzeczno-ślązowego wynosi 15,6%, w Rumunii 27,4%, w Bułgarii 24,9 %, w Niemczech 8,8%. Znacznie wyższe wyniki niż w naszym kraju osiągane są również w Czechach (4,7%) czy na Węgrzech (ok. 6%). Polska, z wynikiem 0,6%, plasuje się znacznie poniżej europejskiej średniej wynoszącej 8%.

Zwiększenie dostępności do żeglugi wymaga stałego inwestowania w rozwój dróg wodnych. Liderzy pod tym względem przeznaczają na ten cel znaczne środki, dzięki czemu uzyskują efekty w postaci zwiększonego udziału transportu wodnego śródlądowego w przewozie towarowym.

Długość śródlądowych dróg wodnych w poszczególnych krajach Unii Europejskiej jest zróżnicowana. W Niemczech wynosi ponad 7 tys. km, w Holandii ponad 6 tys. km, we Francji – ponad 5 tys. km. Największe zagęszczenie dróg wodnych występuje na obszarze Belgii oraz Holandii. Największe śródlądowe drogi wodne pod względem wielkości przewozów położone są pomiędzy Łabą a Sekwaną i Dunajem.

W UE, w 2018 roku, drogami wodnymi przetransportowanych zostało 544 miliony ton ładunków i było to o 2,6% mniej niż w roku poprzednim. Największą pracę przewozową w 2018 r. – łącznie blisko 100 mld tonokilometrów odnotowano w Niemczech i Holandii (dla porównania: w Polsce w 2018 roku, praca przewozowa całego sektora transportu wyniosła ok. 480 mld tkm). Kraje korytarza reńskiego (Belgia, Francja, Niemcy, Luksemburg, Holandia i Szwajcaria) wypracowują ok. 84% wyników transportu wodnego śródlądowego w UE. Drugim najważniejszym w Europie szlakiem żeglugowym jest korytarz dunajski. Rumunia jest trzecim krajem w UE pod względem pracy przewozowej wykonanej na drogach wodnych z ok. 12,6% udziałem. Kraje korytarza dunajskiego (Austria, Węgry, Chorwacja, Słowacja, Bułgaria i Rumunia) odpowiadają za ok. 16% wyników sektora w UE.

Rozwój śródlądowego transportu wodnego ma swoje odzwierciedlenie również w dokumentach strategicznych krajów w Europie i na świecie:

- Projekt Sekwana-Skalda, współfinansowany ze środków UE (wartość projektu 5,1 mld EUR), zakłada budowę kanału łączącego Francję, Belgię, Niderlandy w ramach korytarza sieci bazowej TEN-T. Po zakończeniu budowy sieci Sekwana-Skalda dorzecze Sekwany będzie bezpośrednio połączone ciągłą, wysokoprzepustową śródlądową drogą wodną z dorzeczem Skaldy na północy Francji, Belgii i Niderlandów, a następnie z innymi ważnymi europejskimi drogami wodnymi, takimi jak szlaki Renu i Mozy. Pozwoli to na stworzenie ciągłej, skutecznej i spójnej sieci śródlądowych dróg wodnych o wysokiej przepustowości łączącej liczne porty morskie i śródlądowe tego europejskiego regionu transgranicznego,
- Rząd Federalnej Republiki Niemiec opublikował w roku 2019 dokument *Inland Waterway Transport Masterplan* – przedstawiający strategię rozwoju śródlądowego transportu wodnego na terenie Niemiec. Obszary interwencji Masterplanu obejmują infrastrukturę hydrotechniczną i krzyżującą się, poprawę przyjazności dla środowiska i strukturę floty, cyfryzację, wzmocnienie roli żeglugi śródlądowej w łańcuchu transportu multimodalnego oraz zagwarantowanie wystarczającej liczby wykwalifikowanych pracowników. W ramach Masterplanu do 2030 roku zostanie zainwestowane 24,5 mld euro w infrastrukturę śródlądowych dróg wodnych.
- W Stanach Zjednoczonych funkcjonuje procedura zapewniania środków na konserwację i modernizację infrastruktury hydrotechnicznej na śródlądowych drogach wodnych z celowych środków państwowych. Koszty inwestycji w połowie pokrywane są ze środków budżetu państwa, a w drugiej połowie finansowane są funduszu powierniczego - *Inland Waterways Trust Fund*. Środki zgromadzone na funduszu pochodzą z podatku od paliw wykorzystywanych w śródlądowym transporcie wodnym. W czasie funkcjonowania funduszu w obiekty hydrotechniczne zainwestowano łączną kwotę blisko 6 mld USD.
- W 2015 roku Republika Serbii przyjęła Strategię Rozwoju Transportu Wodnego Republiki Serbii na okres od 2015 do 2025 roku wraz z planem działania. Strategia określa listę najważniejszych inwestycji w:
  - portach serbskich;
  - wyeliminowanie wszystkich wąskich gardel w sieci dróg wodnych;
  - dalsze doskonalenie inteligentnych systemów transportu wodnego.

Łączna wartość projektów priorytetowych, których finansowanie jest obowiązkiem Republiki Serbii, wynosi 336 mln euro. Po dodaniu planowanych inwestycji przyszłych koncesjonariuszy portów do wspomnianej wcześniej wartości inwestycji Republiki Serbii, łączna wartość projektów w dziedzinie transportu wodnego wyniesie 474 mln euro.

#### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorstwa transportowe, stocznie i armatorzy związani z transportem wodnym śródlądowym	ok. 500	dane własne, KE	poprawa warunków nawigacyjnych na użytkowanych transportowo odcinkach dróg wodnych, w szczególności na zapleczu portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, aktywizacja sektora stocznioowego oraz wzrost konkurencyjności żeglugi śródlądowej w multimodalnym systemie transportowym
Mieszkańcy gmin położonych w obszarze oddziaływania Programu	ok. 195,5 tys.	GUS (2019)	wzrost poziomu ochrony przeciwpowodziowej i zwiększenie odporności na skutki zjawisk



			atmosferycznych, zmniejszenie niebezpieczeństwa wystąpienia pożarów lasów, zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza i obniżenie poziomu hałasu generowane przez ruch samochodowy, wzrost dostępnych miejsc pracy
Obywatele	ok. 38 mln	analizy własne	wzrost atrakcyjności turystycznej terenów, nowe połączenie infrastrukturalne dla terenów podzielonych rzeką, poprawa jakości powietrza w skutek ograniczenia emisji gazów cieplarnianych
Porty morskie w Szczecinie i Świnoujściu	3	analizy własne	zwiększenie dostępności transportowej, zmniejszenie kongestii na drogach dojazdowych do portów morskich
Pracownicy sektora żeglugi śródlądowej	ok. 250	GUS (2019)	aktywizacja zawodowa, pobudzenie rynku pracy
Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie (PGW WP)	1	analizy własne	podmiot odpowiedzialny za wykonanie zadań inwestycyjnych ujętych w Programie oraz za usuwanie skutków powodzi w rejonach objętych jej zarządem
Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej	1	analizy własne	realizacja działań określonych w Programie
Przewoźnicy kolejowi (Grupa PKP, SKM Warszawa, WKD, Koleje Mazowieckie, POLREGIO, Łódzka Kolej Aglomeracyjna)	6	analizy własne	mniejsze obciążenie linii kolejowych poprzez przeniesienie części transportu towarów na drogi wodne, zmniejszenie obciążenia przepustowości linii kolejowych w obszarze oddziaływania Programu
miasta położone nad Odrą, w których zlokalizowane są porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej	2	analizy własne	odciążenie linii kolejowych i sieci dróg na zapleczu portów, mniejszy ruch samochodów ciężarowych, zmniejszenie zatorów na drogach, zmniejszenie obciążenia przepustowości linii kolejowych, zmniejszenie hałasu generowanego przez ruch drogowy oraz zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza powodowanego zwiększonym ruchem pojazdów ciężarowych
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	1	analizy własne	niższa eksploatacja dróg ekspresowych i autostrad przez transport ciężarowy

Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe	1	analizy własne	zmniejszenie zagrożenia pożarowego w lasach poprzez podniesienie poziomu wód gruntowych
Polskie Sieci Elektroenergetyczne	1	analizy własne	wzrost bezpieczeństwa energetycznego kraju (na wypadek blackoutu), wzrost przychodu ze sprzedaży hydroenergii, stabilizacja pracy Krajowego Systemu Energetycznego
Społeczność lokalna	30 tys. osób	analizy własne inwestora	zabezpieczenie przed powodzią, minimalizacja skutków suszy

## 5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Przeprowadzenie konsultacji projektu Programu zaplanowane zostało po uzgodnieniach międzyresortowych oraz na etapie procedury Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko, po wpisaniu projektu uchwały do Wykazu Prac Legislacyjnych i Programowych Rady Ministrów.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa zakłada się, że konsultacje publiczne będą trwały minimum 30 dni, a informacja o możliwości zgłoszenia uwag w ich ramach zostanie zamieszczona na tablicach informacyjnych w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury oraz na stronie internetowej urzędu. Projekt dokumentu zostanie udostępniony do wglądu w wersji papierowej w siedzibie resortu.

Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej skieruje również bezpośrednie zaproszenie do udziału w konsultacjach publicznych (pocztą tradycyjną lub drogą elektroniczną poprzez wiadomość e-mail lub ePUAP) do następujących partnerów gospodarczych i społecznych:

Politechnika 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 Logisitics S.A., Państwowa Rada Gospodarki Wodnej, Polska Izba Cła Logistyki i Spedycji, Polska Izba Spedycji i Logistyki, Polska Rada Biznesu, Polski Związek Żeglarski, Polskie Towarzystwo Gospodarcze, Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej, Przedsiębiorstwo Żegluga Augustowska Sp. z o.o., Rada Żeglugi Śródlądowej przy ministrze właściwym ds. żeglugi śródlądowej, Stowarzyszenie „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej”, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Stowarzyszenie na Rzecz Gospodarczego Rozwoju Dorzecza Odry „Teraz Odra”, Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, Uniwersytet Morski w Gdyni, Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej im. Bohaterów Westerplatte w Kędzierzynie-Koźlu, Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej im. kmdr. Bolesława Romanowskiego w Nakle nad Notecią, Związek Gmin Wiejskich RP, Związek Miast Polskich, Związek Polskich Armatorów Śródlądowych, Związek Powiatów Polskich i Unii Metropolii Polskich, Związek Przedsiębiorców i Pracodawców, Związek Rzemiosła Polskiego, Związek Województw RP, Żegluga Bydgoska Sp. z o.o., Żegluga Gdańska Sp. z o.o., Żegluga Mazurska Sp. z o.o., Żegluga Ostródzko-Elbląska Sp. z o.o.

## 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2020 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
<b>Dochody ogółem</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	22,52 7	22,52 7	22,52 7	67,583
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PGW WP	-	-	-	-	-	-	-	-	22,52 7	22,52 7	22,52 7	67,583
<b>Wydatki ogółem</b>	-	14,9 40	24,4 65	24,4 65	450,91 8	754,72 8	749,29 1	716,03 2	351, 140	-	-	3 085,979
budżet państwa	-	14,9 40	24,4 65	24,4 65	450,91 8	754,72 8	749,29 1	716,03 2	351, 140	-	-	3 085,979
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PGW WP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Saldo ogółem</b>	-	14,9	24,4	24,4	450,91	754,72	749,29	716,03	328,6 13	22,52 7	22,52 7	-3018,396

		40	65	65	8	8	1	2				
budżet państwa	-	14,9 40	24,4 65	24,4 65	450,91 8	754,72 8	749,29 1	716,03 2	351, 140	-	-	-3 085,979
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PGW WP	-	-	-	-	-	-	-	-	22,52 7	22,52 7	22,52 7	67,583

**Źródła finansowania**

Głównym źródłem finansowania Programu będzie budżet państwa. Zakłada się, że realizacja inwestycji może być finansowana również z uwzględnieniem środków podmiotu odnoszącego korzyści z budowy elektrowni wodnej (zgodnie z formą partnerstwa opartą o art. 187a ust. 1. ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne), oraz zwrotnych środków zagranicznych, takich jak pożyczki i inne instrumenty finansowe.

Należy jednak zaznaczyć, że zgodnie z art. 240 ust. 5 pkt 6 ustawy Prawo wodne, jednym z zadań Wód Polskich jest utrzymywanie i eksploatacja urządzeń wodnych będących własnością Skarbu Państwa, z wyłączeniem urządzeń wodnych, w stosunku do których minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej reprezentuje Skarb Państwa i wykonuje prawa właścicielskie Skarbu Państwa. Więc PGW Wody Polskie realizując inwestycje dotyczące stopni wodnych Lubiąż i Ścinawa z inwestorem komercyjnym nie mogłoby rekompensować kosztów potrzebnych na utrzymanie stopni Lubiąż i Ścinawa oraz innych obiektów hydrotechnicznych Wód Polskich z wyprodukowanej energii elektrycznej z nowo wybudowanych elektrowni wodnych Lubiąż i Ścinawa. Dlatego wydaje się, że w przypadku realizacji dużych obiektów gospodarki wodnej ich projektowanie i realizowanie, jako jednozadaniowe, byłoby technicznie i ekonomicznie nieuzasadnione.

Na tym etapie prac – do momentu przygotowania dokumentacji projektowej i wskazania szczegółowej wartości całości inwestycji - ewentualny wkład z ww. źródeł nie jest możliwy do oszacowania, dlatego też w OSR wykazano, że źródłem finansowania jest budżet państwa. Budowa stopni wodnych nie wpisuje się w projekty, które mogłyby uzyskać dofinansowanie ze środków UE.

**Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń**

**Koszt inwestycji**

Obecnie ze środków własnych PGW WP wykonywana jest dokumentacja projektowa dotycząca budowy stopni wodnych Lubiąż i Ścinawa. W ramach opracowania ww. dokumentacji projektowej, dokonywane jest wstępne oszacowanie kosztów inwestycji – w celu ich określenia przeprowadza się kalkulacje uproszczone, biorąc pod uwagę takie czynniki jak koszty przeprowadzonych podobnych inwestycji, rejon kraju czy sytuację gospodarczo-rynkową oraz jej trend. Po spełnieniu celu i zakwalifikowaniu do dalszej realizacji w dalszym etapie są opracowywane szczegółowe koszty inwestycji - określane są na podstawie przedmiarów robót i kosztorysów inwestorskich w oparciu o dokumentację techniczną na poziomie szczegółowości projektów wykonawczych wraz ze specyfikacją techniczną wykonania i odbioru robót budowlanych.

Koszty inwestycji wynikają więc z szacunkowych danych przygotowanych przez PGW WP, na podstawie dotychczas zgromadzonych danych w ramach ww. zadania dotyczącego dokumentacji projektowej. Ponadto kwoty uwzględniają obecną sytuację rynkową i geopolityczną (aktualizacja kwot oszacowanych w oparciu o ceny z 2019 r.).

Skala przedsięwzięcia wyklucza możliwość sfinansowania realizacji Programu wieloletniego w formie dotacyjnej ze środków obecnie będących w dyspozycji Ministra Infrastruktury, co wymagać będzie zwiększenia przyznawanego corocznie przez resort finansów limitu wydatków Budżetu Państwa.

Koszt inwestycji szacowany jest na 3 085,98 mln zł brutto wraz z kosztem wykonania elektrowni wodnych przy obu stopniach.

Budowa stopnia wodnego Lubiąż: koszt całkowity: 1 437,43 mln zł, w tym (w mln zł):

- przygotowanie dokumentacji: 29,04
- roboty budowlane: 1 226,89
- nadzór nad wykonywaniem robót budowlanych (autorski, inwestorski): 63,1
- koszty pierwszego wyposażenia: 7,19

Budowa stopnia wodnego Ścinawa: koszt całkowity: 1 648,54 mln zł, w tym (w mln zł):

- przygotowanie dokumentacji: 34,83
- roboty budowlane: 1 405,75

- nadzór nad wykonywaniem robót budowlanych (autorski, inwestorski): 70,79
- koszty pierwszego wyposażenia: 8,24

### Dochody operacyjne

Szacowanie dochodów operacyjnych, które osiągnie sektor publiczny w wyniku realizacji Programu, zostało ograniczone do przychodów z tytułu sprzedaży energii elektrycznej. Przyjęta, wąska perspektywa określania wpływów wynika z faktu, że obliczenie pozostałych kategorii przychodów (jak np. opłaty za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych i ich odcinków, opłaty za dzierżawę i użytkowanie gruntów pokrytych wodami) jest mocno utrudnione – określenie podstawowych założeń do obliczeń jest na obecnym etapie niemożliwe (dotyczy to m.in. liczby marin, portów, itd.).

**Tabela 1. Wpływ na sektor wydatków publicznych PDW – szacowane przychody z hydroelektrowni zlokalizowanej na stopniu wodnym Lubiąż i Ścinawa do roku 2032.**

Źródło przychodu/Rok*	8	9	10	Suma [zł brutto]
	2030	2031	2032	
Sprzedaż energii elektrycznej	22 527 700	22 527 700	22 527 700	67 583 100

Wartość energii sprzedanej została oszacowana na podstawie cen rynkowych energii notowanych na TGE w wysokości 252 PLN / MWh / 58 EUR / MWh (notowanie TGeBase na dzień 7 października 2019 r.).

Podejście użyte do szacowania przychodów z wytwarzania energii oparto na analizie PGW Wody Polskie dla elektrowni Malczyce i szacunkach w zakresie zdolności produkcyjnych na planowanych jazach.

Źródłem danych zaprezentowanych w tabelach jest *Analiza Kosztów i Korzyści zawarta w: Transport wodny śródlądowy w Polsce – Odrzańska Droga Wodna. Sprawozdanie techniczne na temat kompleksowej analizy kosztów i korzyści dla Odrzańskiej Drogi Wodnej, w tym propozycje metodologiczne dotyczące przyszłych analiz wielokryterialnych.*

## 7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2020 r.)	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	-
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	<ul style="list-style-type: none"> <li>- wzrost obrotów portów morskich oraz zachowanie silnej pozycji portów morskich ujścia Odry na rynku usług portowych</li> <li>- optymalizacja łańcucha dostaw na zapleczu portów poprzez łatwiejszy i tańszy transport towarów wielkogabarytowych</li> </ul>						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	<ul style="list-style-type: none"> <li>- stworzenie odpowiednich warunków nawigacyjnych umożliwiających rozwój oraz powstawanie nowych przedsiębiorstw transportowych, stoczni oraz portów rzecznych</li> </ul>						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zabezpieczenie przed powodzią</li> <li>- rozwój turystyki terenów nadrzecznych Odry środkowej</li> </ul>						
Niemierzalne	duże przedsiębiorstwa	<ul style="list-style-type: none"> <li>- środki finansowe przeznaczone na prace inwestycyjne dadzą możliwość rozwoju polskim (bądź zagranicznym) firmom wykonujących prace budowlane w branży hydrotechnicznej</li> <li>- powstanie nowych miejsc pracy</li> <li>- ustabilizowanie rzędnej zwierciadła wody przeloży się na możliwość stałego ujmowania wody z Odry środkowej (istotne zwłaszcza w okresach tzw. „nizówek”) - zagwarantuje to możliwość utrzymania ciągłości procesów produkcyjnych</li> <li>- rozwój portów śródlądowych - powstanie centrów logistycznych –</li> </ul>						



		<p>umożliwienie wielomodalności w transporcie towarów</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– konieczność ponoszenia opłat za korzystanie z tytułu korzystania z dróg wodnych i ich odcinków</li> </ul>
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	<ul style="list-style-type: none"> <li>– wzrost zatrudnienia w branży turystycznej – droga wodna stanie się atrakcją turystyczną dla rejsów zorganizowanych oraz osób uprawiających sporty wodne - odpowiedzią na zwiększony popyt będzie rozwój funkcji turystycznej, bazy noclegowej i gastronomicznej</li> <li>– zwiększenie bezpieczeństwa hydroenergetycznego Polski poprzez powstanie elektrowni na stopniu wodnym Lubiąż i stopniu wodnym Ścinawa o łącznej mocy 37MW</li> <li>– reaktywacja przemysłu stoczniowego i wzrost przedsiębiorczości w innych dziedzinach, na których działalność ma wpływ bliskość szlaku wodnego</li> <li>– konieczność ponoszenia opłat za korzystanie z tytułu korzystania z dróg wodnych i ich odcinków</li> </ul>
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	<ul style="list-style-type: none"> <li>– wzrost ochrony przeciwpowodziowej poprzez zapewnienie odpowiedniej głębokości dla pracy lodołamaczy, wzmocnienie nabrzeży i stworzenie infrastruktury hydrotechnicznej (w związku z powstawaniem portów śródlądowych)</li> <li>– mniejsza podatność gospodarstw domowych na skutki suszy hydrologicznej (podniesienie wód gruntowych)</li> <li>– powstanie nowych miejsc pracy co przełoży się na jakość funkcjonowania rodzin i gospodarstw domowych (spadek bezrobocia, wzrost dochodów)</li> <li>– powstanie miejsce rekreacji i aktywnego spędzania czasu na terenach nadrzecznych - możliwość turystycznego wykorzystania rzek i portów śródlądowych</li> <li>– podniesienie jakości powietrza, obniżenie poziomu i hałasu oraz nowe możliwości aktywnego spędzania czasu przełożą się na poziom zdrowia obywateli</li> <li>– wzrost w budżecie samorządów (m.in. z podatków od nowych przedsiębiorstw, dzierżawy terenów pod porty) może skutkować zwiększeniem inwestycji na infrastrukturę służącą mieszkańcom;</li> <li>– upłynnienie ruchu samochodowego</li> <li>– projekt nie ma wpływu na sytuację osób z niepełnosprawnością i osób starszych</li> </ul>

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Zakłada się, że wpływ do PGW WP z tytułu sprzedaży energii elektrycznej nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe – podmioty mają obecnie możliwość zakupu energii elektrycznej z innych źródeł, a wybór odnawialnych źródeł energii przez operatorów nie przełoży się na sytuację finansową jej odbiorców. Końcowa cena zakupu energii dla odbiorcy wynika z uwarunkowań rynkowych i wybranej oferty u poszczególnych operatorów. Prognozowane przychody w całości zostaną wykorzystane na realizację zadań publicznych przez PGW WP, określonych w art. 240 ustawy Prawo wodne. Tym samym koszt zakupu energii przez konsumentów zostanie niejako wyrównany podniesieniem jakości zrealizowanych zadań publicznych. Podsumowując prognozuje się pośredni pozytywny wpływ poprzez poprawę sposobu gospodarowania wodami.
--	--

#### 8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz: W ramach realizacji Programu nie planuje się działań, które będą wpływać na zmianę obciążeń regulacyjnych.

## 9. Wpływ na rynek pracy

Program stworzy warunki niezbędne dla prowadzenia transportu śródlądowego, zapewniając dodatkową infrastrukturę dostępową do portów morskich i umożliwi ich dalszy rozwój. Takie uwarunkowania stworzą zapotrzebowanie na kadry pracowników zarówno bezpośrednio związanych ze śródlądowym transportem wodnym jak i w branżach kooperujących i powiązanych.

Realizacja Programu będzie stanowiła ważne ogniwo napędowe dla gospodarki – realizowane prace inwestycyjne będą wsparciem dla polskich firm, wykonujących operaty i prace dokumentacyjne, a także prace budowlane (jako potencjalni podwykonawcy Generalnego Wykonawcy). Przewiduje się, że intensyfikacja działań w branży hydrotechnicznej spowoduje zwiększenie zatrudnienia.

Program będzie stanowił również impuls do aktywizacji potencjału polskich uczelni i instytutów badawczych, w zakresie prac związanych z przygotowaniem inwestycji przewidzianych do realizacji.

Dodatkowo wzrost wykorzystania śródlądowych dróg wodnych może przyczynić się do aktywizacji stoczni rzecznych i pobudzenia zatrudnienia w tym segmencie rynku żeglugowego.

Realizacja budowy stopnia wodnego przyczyni się do dalszego rozwoju regionu.

## 10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne  
 sytuacja i rozwój regionalny  
 sądy powszechne,  
administracyjne lub wojskowe

demografia  
 mienie państwowe  
 inne:

informatyzacja  
 zdrowie

Omówienie wpływu

Program przyniesie korzyści na różnych płaszczyznach funkcjonowania Państwa i jego obywateli. W aspektach gospodarczych przyczyni się m.in. do poprawy warunków żeglugi dla użytkowników drogi wodnej, która ma szansę spowodować wzrost aktywności mieszkańców tych obszarów przekładając się na stworzenie nowych miejsc pracy, poprawienie warunków eksploatacji stoczni i nabrzeży przeładunkowych dla ich właścicieli i użytkowników oraz zwiększy możliwości transportowe i przyspieszy rozwój gospodarczy na terenach przyległych.

W aspektach społecznych przyczyni się do spadku bezrobocia, podniesienia poziomu ochrony przed powodzią oraz zminimalizuje skutki suszy i wpłynie na rozwój aktywności związanej z wykorzystaniem walorów śródlądowych dróg wodnych.

W aspekcie ekonomicznym pozwoli na uniknięcie materialnych i niematerialnych strat związanych z suszą hydrologiczną (wzrost poziomu wód gruntowych), a co za tym idzie również pożarami lasów oraz spowodowanych powodzią (modernizacja obwałowań i urządzeń hydrotechnicznych na śródlądowych drogach wodnych). Program będzie miał wpływ na redukcję kosztów transportu przez ich obniżenie przy wykorzystaniu drogi wodnej.

## 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Projektowana uchwała wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

## 12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Po zakończeniu realizacji inwestycji określonych w Programie Inwestor przygotuje informację zbiorczą z jego wykonania zawierającą w szczególności:

- opisowe podsumowanie działań podjętych w trakcie trwania Programu i ich efektów,
- dokumentację fotograficzną zrealizowanych inwestycji,
- analizę osiągnięcia efektów rzeczowych Programu opartą o stopień realizacji wskaźników,
- informację o osiągnięciu celu głównego i celów szczegółowych,
- analizę wykonania finansowego Programu,
- identyfikację najważniejszych ryzyk pojawiających się podczas realizacji Programu i sposobów ich eliminacji,
- rekomendacje dalszych działań.

Przedmiotowy raport zostanie przekazany ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej nie później niż w terminie 30 dni po zakończeniu realizacji projektu.

Raport końcowy przedkładać jest Radzie Ministrów w terminie 6 miesięcy od dnia zakończenia wykonania Programu.

Jako wskaźniki rezultatów Programu wskazano:

- liczbę ludzi chronionych przed powodzią,
- uzyskany nowy potencjał produkcyjny odnawialnej energii elektrycznej kraju,
- uzyskana nowa rezerwa powodziowa kraju,
- ilość ładunków transportowanych Odrzańską Droga Wodną.

Natomiast wskaźniki produktu wyznaczać będą:

- liczba kilometrów drogi wodnej o podniesionych parametrach eksploatacyjnych,
- liczba wybudowanych elektrowni wodnych,
- liczba wybudowanych stopni wodnych,
- liczba kilometrów dróg wodnych w międzynarodowej klasie żeglowności,
- osiągnięcie projektowanej pojemności zbiornika.

### **13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)**

Brak