



MINISTERSTWO  
INFRASTRUKTURY

Projekt prognozy oddziaływania na  
środowisko dla projektu Krajowego  
Programu Żeglugowego do roku 2030

Metodyka monitoringu

**Antea Group**

Understanding today.  
Improving tomorrow.

[www.anteagroup.pl](http://www.anteagroup.pl)

Warszawa, lipiec 2022



## 1. Cel i zakres Krajowego Programu Żeglugowego do 2030 r.

Krajowy Program Żeglugowy do 2030 r (dalej KPŻ2030) to dokument o charakterze planistycznym określający kluczowe działania w zakresie żeglugi śródlądowej w Polsce w najbliższych 8 latach. Głównym celem KPŻ2030 jest zwiększenie roli sektora żeglugi śródlądowej w wymiarze krajowym i lokalnym. Cel ten ma zostać osiągnięty poprzez wdrożenie działań obejmujących 3 cele szczegółowe:

- zapewnienie Dobrych Warunków Nawigacyjnych,
- rozwój rynku w sektorze transportu wodnego śródlądowego,
- rozwój partnerstwa na rzecz zrównoważonego rozwoju dróg wodnych.

Dla każdego z ww. celów szczegółowych zostały określone kierunki interwencji oraz przypisane im działania. Zestawienie powiązania między celami KPŻ2030 a wskazanymi w dokumencie działaniami przedstawia poniższa tabela.

Tabela 1 Powiązanie celów szczegółowych KPŻ2030 z kierunkami interwencji i działaniami

Cel szczegółowy	Kierunek interwencji	Działanie
<b>Cel szczegółowy 1 –</b> Zapewnienie Dobrych Warunków Nawigacyjnych	Osiągnięcie Dobrych Warunków Nawigacyjnych na Odrzańskiej Drodze Wodnej	Inwestycje wymienione w zał. 1 do KPŻ2030
	Osiągnięcie Dobrych Warunków Nawigacyjnych na Drodze Wodnej Dolnej Wisły	Inwestycje wymienione w zał. 1 do KPŻ2030
	Wdrożenie regulacji prawnych w celu zapewnienia prześwitów w zakresie infrastruktury krzyżującej się z drogami wodnymi	Aktualizacja wskaźnika określającego parametr WWŻ na DWDW i na ODW, a w konsekwencji weryfikacja określonych obecnie prześwitów pod infrastrukturą krzyżującą się z drogą wodną.
		Wdrożenie regulacji prawnych w zakresie infrastruktury krzyżującej się
	Najwyższa Woda Żeglowna - wdrożenie regulacji prawnych i aktualizacja	
<b>Cel szczegółowy 2 –</b> Rozwój rynku w sektorze transportu wodnego śródlądowego	Kształtowanie warunków na rzecz rozwoju terminali (portów, punktów przeładunkowych) śródlądowych i włączenia transportu wodnego śródlądowego w system transportu intermodalnego	Kształtowanie warunków na rzecz rozwoju terminali (portów, punktów przeładunkowych) śródlądowych i włączenia transportu wodnego śródlądowego w system transportu intermodalnego
		Działania na rzecz społecznie zrównoważonej żeglugi śródlądowej – sieć miejsc postojowych,
		Dążenie do uzupełnienia korytarza transportowego DWDW o punkt przeładunkowy pozwalający na regularną obsługę operacji transportowych. Analizując dokumenty



Cel szczegółowy	Kierunek interwencji	Działanie
		strategiczne dla regionu kujawsko-pomorskiego oraz biorąc pod uwagę deklaracje przedstawicieli jednostek samorządu terytorialnego projektem o największym prawdopodobieństwie realizacji jest inwestycja pn. Budowa nabrzeża przeładunkowego na Wiśle w Solcu Kujawskim – opracowanie dokumentacji projektowej
		Wypracowanie struktury 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 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. <sup>1</sup>
	Wsparcie działań na rzecz zmniejszenia emisyjności statków śródlądowych i rozwoju floty odpornej na zmiany klimatu	Wsparcie transformacji floty śródlądowej w kierunku statków nisko- i zeroemisyjnych oraz odpornych na zmiany klimatu
		Działania w zakresie kształtowania otoczenia strategiczno-regulacyjnego działalności armatorów śródlądowych i stoczni Śródlądowych oraz działania wspierające modernizację floty i wdrożenie innowacyjnych rozwiązań
		Rozwój sektora badań i rozwoju – opracowanie koncepcji technicznych, projektów, analiz wykorzystania nowych technologii i innowacyjnych rozwiązań, w tym budowy statków przyjaznych środowisku i przystosowanych do żeglugi w warunkach nawigacyjnych polskich dróg wodnych oraz rozwoju systemów zarządzania transportem, w oparciu m.in. o autonomiczne rozwiązania,
		Transfer wiedzy i umiejętności do armatorów śródlądowych oraz innych interesariuszy sektora – zmniejszenie luki

<sup>1</sup> W ramach celu pn. Powstanie kompleksowych projektów wykorzystania transportu intermodalnego w łańcuchach dostaw – cel 1b Wsparcie rozwoju infrastruktury liniowej wskazane zostało działanie: Analiza dotycząca oceny możliwości wykorzystania transportu wodnego śródlądowego rzeczno w przewozach intermodalnych.



Cel szczegółowy	Kierunek interwencji	Działanie
		<p>rozwojowej pomiędzy projektem, a wdrożeniem przygotowanych rozwiązań</p> <p>Ramy prawne i modele finansowe – przystosowanie regulacji do wprowadzenia nowych rozwiązań na rynek transportowy oraz działania na rzecz opracowania, dopasowanych do potrzeb, modeli wsparcia finansowego transformacji floty, w oparciu o środki krajowe oraz zagraniczne</p> <p>Ewaluacja funkcjonowania Funduszu Żeglugi Śródlądowej, w szczególności w zakresie katalogu instrumentów wsparcia finansowego armatorów i wpływu na proces transformacji floty</p> <p>Możliwość budowy zeroemisyjnego i odpornego na zmiany klimatu statku przez PGW WP na potrzeby prowadzenia działalności przewozowej oraz prac utrzymaniowych, a także działań edukacyjnych.</p>
	Rozwój Systemu Usług Informacji Rzecznej (RIS) i powiązania z innymi systemami wspierającymi przepływ ładunków i informacji oraz systemami zarządzania ruchem	Inwestycje wymienione w zał. 1 do KPŻ2030
	Cyfryzacja obsługi podmiotów rynku żeglugowego	<p>Reforma obsługi administracyjnej podmiotów działających na rynku żeglugowym. Digitalizacja dotychczas analogowo prowadzonych procesów administracyjnych – wydawanie dokumentów załóg i statków.</p> <p>Wprowadzenie cyfrowego poboru należności za korzystanie z dróg wodnych oraz urządzeń hydrotechnicznych (śluz i pochylni).</p> <p>Możliwość realizacji działań na rzecz cyfryzacji obsługi użytkowników dróg wodnych – podmiotów gospodarczych oraz osób fizycznych.</p>



Cel szczegółowy	Kierunek interwencji	Działanie
<b>Cel szczegółowy 3 –</b> Rozwój partnerstwa na rzecz zrównoważonego rozwoju dróg wodnych	Polskie odcinki dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym – E30, E40 i E70	Opracowanie analiz i ekspertyz w zakresie zrównoważonego rozwoju dróg wodnych i infrastruktury funkcjonalnie powiązanej, w szczególności analiz środowiskowych, technicznych i ekonomicznych
		Uzyskanie wsparcia w przygotowaniu procedury 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.
		Podjęcie działań na rzecz opracowania koncepcji zagospodarowania polskiego odcinka MDW E70.
		Podjęcie działań na rzecz opracowania kierunków rozwoju dróg wodnych o charakterze regionalnym.
	Rozwój strategicznych i sektorowych partnerstw z uwzględnieniem dróg wodnych o znaczeniu regionalnym	Partnerstwo na rzecz rozwoju dróg wodnych i ich gospodarczego wykorzystania z portami morskimi, organizacjami gospodarczymi, jednostkami samorządu terytorialnego, organizacjami pozarządowymi i innymi.
		Działania na rzecz włączenia śródlądowych dróg wodnych w Polsce do sieci TEN-T, wspieranie działalności sektora B+R w zakresie wsparcia sektora żeglugi śródlądowej poprzez rozwój współpracy i platform łączących jednostki naukowe, przedstawicieli biznesu oraz sektora publicznego i administrację dróg wodnych.
		Rozwoju współpracy transgranicznej i międzynarodowej, z uwzględnieniem formalnych mechanizmów współpracy na poziomie rządowym w ramach dedykowanych grup roboczych oraz komisji międzyrządowych lub międzynarodowych.
	Działania edukacyjne, informacyjne i promocyjne	Realizacja działań informacyjno-promocyjno-edukacyjnych w obszarze żeglugi śródlądowej skierowanych do ogółu opinii publicznej i nadrzecznych społeczności lokalnych (z uwzględnieniem obszarów transgranicznych) oraz promocja



Cel szczegółowy	Kierunek interwencji	Działanie
		kształcenia w szkołach ponadpodstawowych prowadzące kształcenie zawodowe w branży transportu wodnego.

Źródło: Załącznik nr 1 do projektu uchwały Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu rozwoju pod nazwą „Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030” stan na 06.07.2022 r.

W zakresie celu szczegółowego dot. zapewnienia Dobrych Warunków Nawigacyjnych podstawowymi działaniami są inwestycje hydrotechniczne wymienione w zał. 1 do KPŻ2030. Poniższa tabela przedstawia zdefiniowane w dokumencie działania techniczne.

Lp.	Droga wodna	Nazwa	Okres realizacji (w latach)	Kategoria inwestycji
1	ODW	Modernizacja śluzy oraz sterowni na stopniu wodnym Opole wraz z przebudową awanportów	2022-2026	podstawowa
2	ODW	Budowa jazu klapowego na stopniu wodnym Ujście Nysy w km 180,50 rzeki Odry wraz z infrastrukturą towarzyszącą	2022-2025	podstawowa
3	ODW	Modernizacja śluzy oraz sterowni na stopniu wodnym Ujście Nysy wraz z przebudową awanportów oraz obiektów towarzyszących	2022-2026	podstawowa
4	ODW	Modernizacja zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej Etap II	2024-2027	podstawowa
5	ODW	Modernizacja Kanału Gliwickiego – szlaku żeglownego i jego ubezpieczeń brzegowych-etap I (sekcja V i VI)	2023-2030	podstawowa
6	DWDW	Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 933 - 847	2022-2030	rezerwowa
7	DWDW	Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 847 - 772	2022-2030	rezerwowa
8	DWDW	Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 772 - 718	2022-2030	rezerwowa
9	ODW	Kompleksowe wdrożenie RIS Odrzańskiej Drogi Wodnej	2022-2027	podstawowa
10	DWDW	Pilotażowe wdrożenie RIS Dolnej Wisły	2022-2030	rezerwowa
11	DWDW	Dokumentacja projektowa dla inwestycji pn. Budowa nabrzeża przeładunkowego na Wiśle w Solcu Kujawskim	2022-2024	rezerwowa

Źródło: Załącznik nr 1 do projektu uchwały Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu rozwoju pod nazwą „Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030” stan na 06.07.2022 r.

## 2. Zestawienie wskaźników stopnia realizacji postanowień KPŻ2030

Cele ustalone w KPŻ2030 wymagają monitorowania w zakresie postępu w ich osiągnięciu. W tym celu dla każdego z działań konieczne jest zaproponowanie wskaźników stopnia realizacji. Mierniki te pozwolą na ocenę jak postępują prace nad wdrażaniem poszczególnych działań.

Postęp rozumiany jest jako stan zaawansowania prac nad wdrażaniem poszczególnych działań. Określenie czy realizacja poszczególnych działań została rozpoczęta i czy następuje postęp w ich wdrożeniu stanowi kluczowy element pozwalający na określenie czy zapisy KPŻ2030 są prawidłowo realizowane.

Z uwagi na charakter działań zawartych w KPŻ2030 proponuje się zastosowanie 4 stopniowego wskaźnika oceny postępu:

- Działanie nie rozpoczęte – dla działań, dla których nie podjęto żadnych prac,
- Działanie w trakcie przygotowania – dla działań, dla których podjęto prace przygotowawcze (pozyskanie finansowania, przygotowanie przetargów),
- Działanie w trakcie realizacji – dla działań, dla których rozpoczęto prace nad faktycznym wdrożeniem (uzyskanie dokumentacji, rozpoczęcie robót, opracowywanie wytycznych, dokumentów),
- Działanie zakończone – dla działań, dla których wykonano wszystkie prace.

Dodatkowo dla działań o statusie w trakcie realizacji i w trakcie przygotowania dla każdego z działań miernikiem postępu będzie określenie procentowego stopnia zaawansowania prac. Zakłada się, że działania o statusie nie rozpoczęte odpowiadają 0% stopnia zaawansowania, a działania o statusie zakończone odpowiadają 100% zaawansowaniu prac.

Dla każdego z celów szczegółowych możliwe będzie na podstawie ww. informacji określenie stopnia zaawansowania prac, a także zmiany w poszczególnych ocenianych okresach.

Takie podejście pozwoli na monitorowanie zmiany statusu dla poszczególnych działań i ocenę, które z działań są w odpowiednim stopniu zaawansowania prac. Ocena postępu we wdrożeniu zapisów KPŻ2030 ma bowiem dać odpowiedź na pytanie czy program jest wdrażany zgodnie z założeniami. Jako terminy osiągnięcia założonych celów należy przyjąć terminy zakończenia prac dla przypisanych celom kamieni milowych określonych w KPŻ2030. Dla działań inwestycyjnych wskazanych w zał. 1 do KPŻ2030 należy przyjąć wskazane terminy realizacji poszczególnych przedsięwzięć. Umożliwi to ocenę w zakresie odchylenia od harmonogramu realizacji poszczególnych celów. Docelowo zakłada się, że wskaźnik postępu na koniec 2030 r. dla wszystkich działań i celów wynosić będzie 100%. Rekomenduje się wykonywanie corocznej oceny postępu we wdrażaniu działań.

### 3. Zestawienie wskaźników skuteczności wdrażania postanowień KPŻ2030

Ocena skuteczności wdrażania zapisów KPŻ2030 ma pozwolić określić czy realizacja zaplanowanych działań przyczynia się do osiągnięcia założonego celu tj. zwiększenia roli sektora żeglugi śródlądowej w wymiarze krajowym i lokalnym. W KPŻ2030 cel ten nie został zwymiarowany poprzez określenie wielkości zakładanej zmiany. W związku z tym ocena skuteczności KPŻ2030 odnosić się powinna do kierunku zmiany w zakresie transportu wodnego.

Jako mierniki skuteczności KPŻ2030 proponuje się wykorzystać zmianę w zakresie poniższych wskaźników:

- Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w tonach,
- Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w tonokilometrach,

Jako miarę skuteczności KPŻ2030 należy przyjąć wzrost ww. wskaźników. Oznaczać to będzie faktyczny wzrost znaczenia transportu śródlądowego w Polsce. Spadająca liczba ładunków transportowanych drogami wodnymi wskazywać może na nieskuteczność programu. Z uwagi na fakt, iż działania zaplanowane w KPŻ2030 wymagają czasu, by przełożyć się na efekty, a wdrożenie działań inwestycyjnych w trakcie prac budowlanych może czasowo utrudnić żeglugę, proponuje się ocenę skuteczności przeprowadzić po zakończeniu realizacji działań w 2030 roku.

Istotnym elementem oceny skuteczności KPŻ2030 jest także monitorowanie rzeczywistych efektów środowiskowych realizowanych działań. Zgodnie z zapisami Prognozy oddziaływania na środowisko projektu KPŻ2030 kluczowe oddziaływania dotyczą dwóch komponentów środowiska: wód powierzchniowych oraz bioróżnorodności. W związku z powyższym konieczne jest monitorowanie zmian w zakresie tych elementów.

Podstawowym źródłem oddziaływań są inwestycje hydrotechniczne zaplanowane do realizacji w zał. 1 do KPŻ2030. W zakresie rzeczywistego oddziaływania na wody proponuje się weryfikację wyników monitoringu wód prowadzonego w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska w obrębie jednolitych części wód powierzchniowych wskazanych w Prognozie oddziaływania na środowisko projektu KPŻ2030, jako obszar oddziaływania poszczególnych inwestycji. Ocenę czy stan wód w tych JCWP ulega pogorszeniu należy prowadzić od momentu rozpoczęcia prac budowlanych.

Analogicznie monitoring wpływu wdrożenia działań inwestycyjnych obejmuje analizę zmian w stanie obszarów chronionych objętych potencjalnym oddziaływaniem inwestycji z zał. 1 do KPŻ2030.

Podkreślić należy, iż powyższa analiza nie zastępuje monitoringu środowiska wynikającego z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach poszczególnych inwestycji. Każda z inwestycji powinna mieć prowadzony monitoring dostosowany do jej indywidualnego charakteru, zgodny z zapisami odpowiednich decyzji administracyjnych.

#### 4. Zakres informacji i danych dla potrzeb prowadzenia przedmiotowego monitoringu

Podstawą do oceny postępu wdrażania zapisów KPŻ2030 są dane pozyskiwane o działaniach. Dla każdego z działań powinny zostać określone:

- jego status,
- stopień zaawansowania.

W załączniku nr 1 do niniejszej Metodyki zestawione zostały dla każdego działania informacje niezbędne do pozyskania. Zamieszczona tabela może służyć jako formularz do pozyskiwania informacji o postępie we wdrażaniu zapisów KPŻ2030.

Do oceny skuteczności KPŻ2030 powinny posłużyć oficjalnie dane dotyczące wielkości przewozów ładunków i pasażerów prezentowane przez Główny Urząd Statystyczny w formie raportów pn. „Żegluga śródlądowa w Polsce w latach ”.

Natomiast w zakresie monitoringu oddziaływania działań na środowisko podstawą analiz będą dane zbierane w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska w zakresie wód powierzchniowych oraz obszarów chronionych.





## 5. Szczegółowe określenie częstotliwości, form oraz sposobów przekazywania informacji i danych

Ocena postępu we wdrażaniu postanowień KPŻ2030 powinna być wykonywana corocznie. W takim samym cyklu powinny być aktualizowane dane o statusie i stopniu zaawansowania działań. Rekomenduje się pozyskiwanie danych w formie ankiety skierowanej do podmiotów odpowiedzialnych za wdrażanie działań.

Natomiast w zakresie oceny skuteczności proponuje się wykonywanie analiz co 4 lata. Wynika to z jednej strony z faktu, iż efekty działań o charakterze legislacyjnym nie przełożą się zaraz po zakończeniu na wzrost znaczenia żeglugi śródlądowej. Z drugiej zaś strony realizacja prac budowlanych przyczynić się może do czasowego zmniejszenia dostępności śródlądowych dróg wodnych i co za tym idzie czasowego spadku wskaźnika. Określenie stopnia skuteczności KPŻ2030 w połowie realizacji programu tj. w 2026 r. oraz na koniec okresu jego wdrażania w 2030 r. pozwoli na uniknięcie chwilowych zmian wynikających z ww. aspektów KPŻ2030.

W zakresie monitoringu oddziaływania na środowisko zapisów KPŻ2030 rekomenduje się wykonywanie analizy co rocznie w zakresie wód powierzchniowych i obszarów chronionych. Monitoring wpływu poszczególnych inwestycji powinien być prowadzony z częstotliwością zgodną z zapisami decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach inwestycji.

## 6. Dane służące do ocen

### 6.1. Wykaz podmiotów, które zobowiązane byłyby dostarczać dane

Podmiotem odpowiedzialnym za monitorowanie postępu i skuteczności KPŻ2030 powinien być podmiot odpowiedzialny za jego opracowanie tj. Minister Infrastruktury.

Podmiotami właściwymi w zakresie przekazywania danych dot. postępu w realizacji działań wskazanych w KPŻ2030 powinny być jednostki odpowiedzialne za wdrożenie działań. W dokumencie nie ma przypisanych do działań konkretnych podmiotów. Za realizację działań inwestycyjnych wymienionych w zał. 1 do KPŻ, w związku z charakterem tych działań, będzie Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie. Jako jednostka nadzorowana przez Ministerstwo Infrastruktury, Wody Polskie nie potrzebują wypracowania szczególnych procedur przekazywania informacji. Dane w zakresie postępu w realizacji działań inwestycyjnych przekazywane powinny być na potrzeby monitoringu innych dokumentów planistycznych takich jak Plany zarządzania ryzykiem powodziowym, Plan przeciwdziałania skutkom suszy, Program przeciwdziałania niedoborowi wody.

W zakresie pozostałych działań należy przyjąć, iż podmiotem koordynującym prace powinno być Ministerstwo Infrastruktury. W związku z tym nie ma potrzeby opracowania dedykowanych procedur pozyskania danych.

Dane w zakresie oceny skuteczności są informacjami publicznie dostępnymi publikowanymi zarówno przez Główny Urząd Statystyczny jak i Główny Inspektorat Ochrony Środowiska na stronach internetowych.

## 7. Załączniki

Załącznik nr 1. Zestawienie informacji potrzebnych do oceny postępu we wdrażaniu działań wynikających z KPŻ2030.