

UZASADNIENIE

Zgodnie z art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. *o finansach publicznych* (Dz. U. z 2022 r. poz. 1634, z późn. zm.) programy wieloletnie są ustanawiane przez Radę Ministrów w celu realizacji strategii przyjętych przez Radę Ministrów, w tym w zakresie obronności i bezpieczeństwa państwa. Rada Ministrów ustanawiając program wskazuje jego wykonawcę.

Przygotowanie Programu wieloletniego pn. *Kompleksowe zagospodarowanie Odry Środkowej* (dalej: Program) jest wypełnieniem obowiązków ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej wskazanych w art. 42a ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. *o żegludze śródlądowej* (Dz. U. z 2022 r. poz. 1097, z późn. zm.). Zgodnie z przepisami przedmiotowej ustawy, minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej jest zobowiązany do opracowania planu lub programu rozwoju śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym, kierując się potrzebą zapewnienia warunków do zrównoważonego rozwoju systemu transportowego kraju.

Program stanowi instrument wdrożeniowy polityki rozwoju sektora transportu wodnego śródlądowego określonej w projekcie *Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030* (dalej: KPŻ2030). Dodatkowo jest wypełnieniem części wskazanych w nim zobowiązań. Przyjęcie i realizacja Programu będzie stanowiło jeden z elementów pozwalających na realizację dwóch kamieni milowych wskazanych w KPŻ2030.

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.

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.

Stan obecny

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.

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.

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 i intensywnymi powodziami, w tym powodziami zatorowymi. W warunkach geograficznych Polski najskuteczniejszą metodą zapobiegania powodziom zatorowym na dużych rzekach są akcje lodołamania. Wskazuje się, że tego typu akcje przeprowadzane są na Odrze w każdym sezonie, a spiętrzenia zatorowe tworzą się praktycznie na całej długości Odry. Na przedmiotowym odcinku Odry lód w postaci spływającej swobodnie kry może krótkim czasie zatrzymać się i formować rozległy zator o znacznej grubości. Osiągnięcie głębokości 1,8 m na Odrze ma zagwarantować możliwość sprawnego przeprowadzania zimowej akcji lodołamania przy użyciu lodołamaczy, co wpłynie bezpośrednio na podniesienie poziomu ochrony przeciwpowodziowej dla ludności zamieszkującej dorzecze Odry.

Efekty wprowadzanych zmian

Program wieloletni odpowiada na potrzebę pełnego wykorzystania potencjału Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz konieczność kontynuacji działań wskazanych w ramach projektu 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).

Celem głównym realizacji Programu jest kompleksowe zagospodarowanie Odry środkowej poprzez zapewnienie warunków żeglugowych na drogach wodnych pozwalających na zwiększenie dynamiki rozwoju transportu wodnego śródlądowego i turystyki wodnej oraz rozwój hydroenergetyki. Zostanie on 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.

Realizacja Programu przyczyni się do rozwoju transportu wodnego śródlądowego i 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.

Program pomoże wypełnić cele polityki wodnej, dzięki realizacji projektów inwestycyjnych – przewidzianych w dokumencie – ograniczone zostaną koszty związane z usuwaniem skutków ekstremalnych zjawisk pogodowych oraz zwiększenie poziomu bezpieczeństwa przeciwpowodziowego na obszarze województwa dolnośląskiego.

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 i zwiększy bezpieczeństwo energetyczne kraju. Prognozuje się, że zlokalizowane przy stopniach elektrownie wodne pozwolą na łączną produkcję energii (tzw. zielonej energii) w ilości ok. 37 GWh/rok.

Projekt zakłada finansowanie Programu w wysokości 3 085,979 mln zł w latach 2023-2030. Nakłady z budżetu państwa na realizację Programu w poszczególnych latach wyniosą:

- 1) 14,940 mln zł w 2023 r.;
- 2) 24,465 mln zł w 2024 r.;
- 3) 24,465 mln zł w 2025 r.;
- 4) 450,918 mln zł w 2026 r.;
- 5) 754,728 mln zł w 2027 r.;
- 6) 749,291 mln zł w 2028 r.;
- 7) 716,032 mln zł w 2029 r.;
- 8) 351,140 mln zł w 2030 r.

Wykonawcą Programu będzie Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie. Nadzór nad realizacją Programu zostanie powierzony ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej.

Okres realizacji Programu ustala się na lata 2023–2030.

Projekt zakłada finansowanie Programu w wysokości 3 085,979 mln zł.

Uchwała wejdzie w życie z dniem następującym po dniu podjęcia. Zapewnienie pierwszych środków z budżetu państwa jest planowane na 2023 r.

Wejście w życie uchwały z dniem następującym po dniu podjęcia umożliwi przyspieszenie procesu inwestycyjnego i terminową realizację zadania.

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.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), projekt uchwały nie podlega notyfikacji, ponieważ zawarte w projekcie uchwały regulacje nie stanowią przepisów technicznych.

Przedmiot regulacji projektu uchwały jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt uchwały nie wymaga przedstawienia organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia. W szczególności, zgodnie z art. 2 ust. 1 decyzji Rady z dnia 29 czerwca 1998 r. w sprawie konsultacji Europejskiego Banku Centralnego udzielanych władzom krajowym w sprawie projektów przepisów prawnych (Dz. Urz. WE L 189 z 03.07.1998, str. 42 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 1, t. 1, str. 446), projekt uchwały nie podlega konsultacji z Europejskim Bankiem Centralnym.

Projekt uchwały został ujęty w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów pod poz. ID356.