

## 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 pod nazwą *Kompleksowe zagospodarowanie Dolnej Wisły* (dalej: „Program” lub „PDW”) 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 i 2642). Zgodnie z zapisami 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 określonego w projekcie uchwały Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu rozwoju o nazwie *Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030* (dalej: „KPŻ2030”), (projekt obecnie jest na etapie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko). 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.

### **Stan obecny**

Polska jest krajem o ubogich zasobach w wodę i zapewnienie jej odpowiedniej ilości dla społeczeństwa, gospodarki i środowiska jest najważniejszym celem gospodarki wodnej. Dorzecze Wisły (pomijając obszar delty), zajmuje teren o powierzchni około 194,0 tys. km<sup>2</sup>, w tym na terytorium Polski około 168,9 km<sup>2</sup>, co stanowi 54% powierzchni kraju.

Szlak Dolnej Wisły na odcinku od Włocławka do Gdańska stanowi polski fragment międzynarodowej drogi wodnej E40 (dalej: „Droga Wodna Dolnej Wisły” lub „DWW”). Jej potencjał jest wykorzystany tylko w niewielkiej części, w sposób nieusystematyzowany, co przez dziesięciolecia doprowadziło do obecnego jej stanu charakteryzującego się fragmentaryczną i chaotyczną zabudową.

Odcinek poniżej Włocławka obciążony jest postępującymi procesami erozyjnymi, wynikającym z nich obniżeniem dna Wisły poniżej istniejącego stopnia wodnego Włocławek oraz systematycznym obniżaniem poziomu wód gruntowych. Procesy te wynikają głównie z braku podparcia dla stopnia wodnego Włocławek oraz wieloletniej pracy elektrowni wodnej w trybie szczytowej mocy.

Według ekspertów, w wyniku hipotetycznej awarii zapory we Włocławku, istnieje duże ryzyko wystąpienia powodzi, ze względu na fakt, że przepływy osiągną wartości jak dla wody 500-letniej. W tym scenariuszu bardzo prawdopodobne jest przerwanie wałów przeciwpowodziowych. Możliwe straty oszacowano na kwotę 5 522 mln zł, tylko na obszarze samych Żuław to kwota może wynieść około 2 500 mln zł. Podobne skutki może wywołać jednoczesne wystąpienie kilku zatorów lodowych. Oprócz wielomiliardowych strat jakie mogą powstać w przypadku awarii wałów, 56 tys. ludzi zostanie narażonych na utratę życia lub zdrowia. Zalanych zostanie 13 tys. budynków mieszkalnych, 726 społecznych oraz 183 zabytkowe. Przeszło 1 450 km<sup>2</sup> jest zagrożonych podtopieniem.

Należy również podkreślić, że DWW nie spełnia warunków umożliwiających prowadzenie opłacalnej ekonomicznie żeglugi śródlądowej, w tym na zapleczu portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Obecna sytuacja wynika przede wszystkim z niskiej jakości istniejącej infrastruktury hydrotechnicznej lub zupełnego jej braku. Jakość śródlądowych dróg wodnych bezpośrednio przekłada się na opłacalność prowadzenia transportu wodnego śródlądowego. Obecnie kryteria właściwe dla dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym spełnia jedynie około 66,5 km DWW, przy czym wartość ta jest sumą krótkich odcinków, a nie spójnym fragmentem rzeki, na którym może odbywać się regularna żegluga.

Należy również podkreślić, że ratyfikując *Europejskie porozumienie w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN)*, sporządzone w Genewie dnia 19 stycznia 1996 r. (Dz. U. z 2017 r. poz. 1137), (dalej: „Porozumienie AGN”) Polska wyraziła intencję do rozwoju i modernizacji wskazanych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym w sposób mający zapewnić warunki nawigacyjne spełniające kryteria właściwe dla śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (tzw. klasy „E”, odpowiadające, co najmniej IV klasie żeglowności<sup>1)</sup>) oraz włączenia do sieci europejskich korytarzy transportowych.

Przewozy ładunków Wisłą wyniosły w 2019 r. około 48 tys. ton. Transport Wisłą ma miejsce przede wszystkim w obrębie węzłów wodnych i portów. Wisłą wykonano pracę przewozową wynoszącą 4 639 tys. tkm, jest to wartość nieporównywalnie mniejsza do Odrzańskiej Drogi Wodnej. 90% przewozów realizowanych na przedmiotowym szlaku wodnym stanowiły transporty krótkodystansowe, związane z obsługą portów morskich oraz z przewozem wydobywanych surowców lub wytworzonych produktów do miejsca przeładunku.

Budowa stopnia wodnego w Siarzewie pozwoli na kompleksowe wykorzystanie potencjału dolnej Wisły – zarówno w kontekście redukcji zagrożeń, jak i wykorzystania transportowej drogi wodnej.

### **Zakres wprowadzanych zmian**

Rozwój DWW i realizacja postanowień Porozumienia AGN, z uwzględnieniem celów polityki transportowej oraz wodnej wymaga określenia kierunków rozwoju infrastruktury na przedmiotowym odcinku rzeki. Zgodnie z art. 42a ust. 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. *o żegludze śródlądowej* za przygotowanie takich dokumentów odpowiedzialny jest minister właściwy do sprawy żeglugi śródlądowej.

Program wieloletni odpowiada na potrzebę wykorzystania potencjału DWW oraz konieczność kontynuacji działań wskazanych w ramach projektu KPŻ2030. Wdrożenie dokumentu zapewni dalszy rozwój warunków żeglugowych na Wiśle i pozwoli na zwiększenie dynamiki rozwoju transportu wodnego śródlądowego na zapleczu portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Dokument wypełnia również zobowiązania wskazanych w kamieniach milowych KPŻ2030 (cel szczegółowy 3) określonych opracowanie systemu i instrumentów finansowania działalności utrzymaniowej i inwestycyjnej na śródlądowych drogach wodnych (tj. kamień milowy 3f).

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

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 Dolnej Wisły.

Cel główny Programu zostanie zrealizowany poprzez osiągnięcie celów szczegółowych:

- cel szczegółowy 1 – wzmocnienie integracji portu morskiego Gdańsk z zapleczem lądowym,
- cel szczegółowy 2 – produkcja energii ze źródeł odnawialnych i zwiększenie poziomu bezpieczeństwa krajowego systemu energetycznego,
- 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 śródlądowymi drogami wodnymi z zapleczem gospodarczym powstania drogi wodnej klasy co najmniej IV na długości nowego zbiornika wraz z budową śluzy żeglugowej odpowiadającej klasie Va, co oznacza, że nastąpi poprawa możliwości dotarcia

---

<sup>1)</sup> IV klasa żeglowności – zgodnie z klasyfikacją dróg wodnych w Polsce określoną przez rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1170), wydanego na podstawie art. 42 ust. 4 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej – to klasa o znaczeniu międzynarodowym, dla której przyjęto następujące parametry: minimalna szerokości szlaku żeglownego na rzece: 40 m; minimalna głębokość tranzytowa na rzece: 2,8m; minimalna szerokości szlaku żeglownego na kanale: 40 m; minimalna głębokość tranzytowa kanału: 3,5 m; promień łuku osi szlaku żeglownego: 650 m; minimalna szerokość śluzy: 12 m; minimalna długość śluzy: 120 m oraz minimalna głębokość na progu dolnym śluzy: 3,5 m.

lodołamaczy do zbiornika wrocławskiego. Budowa stopnia wodnego Siarzewo zlikwiduje stan zagrożenia katastrofą stopnia wodnego we Wrocławku oraz powstrzyma erozję wgłębną poniżej stopnia Wrocławek.

Istotnym efektem realizacji Programu będzie rozwój energetyki wodnej poprzez uruchomienie nowej elektrowni wodnej zlokalizowanej przy stopniu wodnym. Prognozuje się, że hydroelektrownia pozwoli na produkcję energii w ilości około 384 GWh/rok. Inwestycja ta, poza produkcją odnawialnej zeroemisyjnej energii elektrycznej, będzie spełniała szereg innych funkcji, związanych przede wszystkim z racjonalnym gospodarowaniem wodami, ale także z zabezpieczeniem mocy startowych dla krajowego systemu energetycznego na wypadek awarii zasilania (ang. *blackout*).

W konsekwencji realizacja przedsięwzięcia doprowadzi do trwałej poprawy warunków pracy i przywrócenia warunków, na jakie był projektowany istniejący stopień Wrocławek. Tym samym zmniejszy się ryzyko powodziowe związane z niestabilnością stopnia wodnego Wrocławek i zwiększy poziom bezpieczeństwa powodziowego w dolinie Włocławsko-Ciechocińskiej oraz zmniejszenie zagrożenia związane z powodziami zatorowo-lodowymi i śryżowymi.

Podkreślić również należy, że stopnia wodnego Siarzewo będzie projektowany jako obiekt hydrotechniczny, który w przeciwieństwie do stopnia wodnego Wrocławek będzie mógł funkcjonować jako obiekt samodzielny bez konieczności budowy kolejnych stopni w kaskadzie, nie powodując wzmożonej erozji, oprócz naturalnych procesów erozyjnych poniżej projektowanego stopnia.

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 środowiskowych

Projekt uchwały zakłada finansowanie Programu z budżetu państwa w wysokości 7556,35 mln zł w latach 2023–2032. Nakłady z budżetu państwa na realizację Programu w poszczególnych latach wyniosą:

- 1) w 2023 r. 27,50 mln zł;
- 2) w 2024 r. 79,80 mln zł;
- 3) w 2025 r. 165,55 mln zł;
- 4) w 2026 r. 215,66 mln zł;
- 5) w 2027 r. 1 160,06 mln zł;
- 6) w 2028 r. 1 164,73 mln zł;
- 7) w 2029 r. 992,56 mln zł;
- 8) w 2030 r. 1 288,46 mln zł;
- 9) w 2031 r. 1 341,00 mln zł;
- 10) w 2032 r. 1 121,06 mln zł.

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

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.

Projektowana uchwała nie wymaga przedłożenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia, o których mowa w § 39 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348). W szczególności, zgodnie z art. 2 ust. 1 decyzji Rady 98/415/WE 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 rozporządzenia nie podlega konsultacji z Europejskim Bankiem Centralnym.

Projekt uchwały zostanie zamieszczony na stronie podmiotowej Ministra Infrastruktury, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248).

Przedmiot regulacji projektu uchwały jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt uchwały został ujęty w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów pod poz. ID337.