

| | |
|--|--|
| <p>Nazwa projektu</p> <p>Uchwała Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Kompleksowe zagospodarowanie Dolnej Wisły”</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</p> <p>Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Pan Marek Gróbarczyk – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p> <p>Anna Kiedrowicz-Thel, starszy specjalista w Ministerstwie Infrastruktury, email: anna.kiedrowicz-thel@mi.gov.pl, tel. 22 5225771 Tomasz Kocoń, naczelnik wydziału w Ministerstwie Infrastruktury email: tomasz.kocon@mi.gov.pl, tel. 22 5225557</p> | <p>Data sporządzenia 28.02.2023 r.</p> <p>Źródło: Inicjatywa własna, Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030)</p> <p>Nr w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów ID 337</p> |
|--|--|

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Objęty zakresem interwencji szlak dolnej Wisły na odcinku od Włocławka do Gdańska stanowi polski fragment międzynarodowej drogi wodnej E40¹⁾ (dalej: „Droga Wodna Dolnej Wisły” lub „DWW”). Potencjał gospodarczy tego odcinka jest wykorzystany tylko w niewielkiej części, w sposób nieusystematyzowany, co przez dziesięciolecia doprowadziło do obecnego jej stanu charakteryzującego się fragmentaryczną i chaotyczną zabudową.

Droga Wodna Dolnej Wisły nie spełnia warunków umożliwiających prowadzenie efektywnej 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 możliwość prowadzenia opłacalnego ekonomicznie transportu wodnego śródlądowego.

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 omawianej drodze wodnej stanowiły transporty krótkodystansowe, związane z obsługą portów morskich oraz z przewozem wydobywanych surowców lub wytworzonych produktów do miejsca przeładunku.

Brak możliwości transportu DWW powoduje, że wzdłuż jej korytarza oraz na zapleczu portów morskich w Gdańsku, Gdyni i Elblągu nie ma zapewnionego w pełni multimodalnego łańcucha transportowego. W podziale modalnym, dominującą rolę w tym zakresie pełni przede wszystkim transport drogowy. W obszarze oddziaływania projektu uchwały Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Kompleksowe zagospodarowanie Dolnej Wisły” istnieje stosunkowo rozbudowana sieć dróg. Nie bez znaczenia jest również fakt, że obserwuje się wzrost nasilenia ruchu samochodowego, a co za tym idzie, coraz większe obciążenie sieci dróg krajowych.

Najistotniejszym problemem sieci transportowej, w obszarze oddziaływania Programu, jest kwestia dostępu do portów morskich. W tym zakresie dominuje także silnie obciążony transport kołowy. Na terenie Gdańska i Gdyni przewóz towarów z portów zapewnia również kolej, jednak jej przepustowość na tym obszarze jest na wyczerpaniu. Zauważalnie spada płynność ruchu w transporcie kolejowym i drogowym. Sytuacja istniejącego systemu transportowego na zapleczu portów będzie systematycznie się pogorszała. Na jego stan wpływa nie tylko jakość i obciążenie sieci transportowej, ale również notowany od wielu lat wzrost przeładunków w polskich portach morskich. W 2019 r. obsłużyły one ponad 108 mln ton ładunków (2,37% wzrostu w stosunku do 2018 r.), przy czym udział Portu Morskiego Gdańsk wyniósł 46% wszystkich towarów (52 mln ton w 2019 r., tj. około 6,4% więcej niż w roku poprzednim). Wzrasta więc zapotrzebowanie na sprawny system transportowy na zapleczu portów. Natomiast, według dostępnych prognoz, przepustowość funkcjonującego systemu transportowego wokół trójmiejskich portów morskich wyczerpie się w perspektywie najbliższych lat.

Osiągnięcie w pełni multimodalnego korytarza transportowego łączącego Port Morski Gdańsk z zapleczem lądowym możliwe będzie po zapewnieniu możliwości prowadzenia regularnego transportu DWW. Przystosowanie tej drogi wodnej do warunków dających śródlądowemu transportowi wodnemu odpowiednią pozycję w zrównoważonym systemie transportowym kraju wymaga kompleksowego zagospodarowania dróg wodnych, zgodnego z celami polityki

¹ Droga wodna o znaczeniu międzynarodowym wskazana w Porozumieniu AGN, łączy Morze Bałtyckie z Morzem Czarnym. Prowadzi z Gdańska w górę Wisły do Warszawy, a dalej Narwią i Bugiem do Brześcia, gdzie łączy się z drogą wodną prowadzącą przez Polesie do Dniepru.

transportowej kraju. Powyższe wiąże się również z koniecznością wypełnienia zobowiązań wynikających z ratyfikowanego w 2017 r. Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1137) (dalej: „Porozumienie AGN”)²⁾ i skupieniu się na likwidacji barier, w tym na braku zagospodarowania DWW i dostosowania jej do możliwości przewożenia towarów.

Oprócz kwestii transportowych zauważalna jest konieczność uwzględnienia celów polityki wodnej mającej wpływ na następujące dziedziny rozwoju społeczno-gospodarczego:

- zrównoważone gospodarowanie wodą,
- dostosowanie do zmian klimatu,
- ochrona środowiska.

Na DWW zlokalizowany jest zagrożony katastrofą budowlaną stopień wodny we Włocławku. Według ekspertów, w wyniku hipotetycznej awarii zapory we Włocławku, istnieje duże ryzyko wystąpienia powodzi i 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 km² zagrożonych jest podtopieniem.

Badania wskazują, że w przyszłości należy spodziewać się intensyfikacji powodzi. W latach 1990–2010, na zwalczanie skutków powodzi wydawkowano ponad 23 mld złotych, susza spowodowała straty w wysokości 98,9 mln zł. Natomiast wartość strat będących konsekwencją wichur i huraganów to 176 mln zł, pożarów – 21 mln zł. Intensywne powodzie przynoszą wielomiliardowe straty w gospodarce, narażają ludzi na utratę zdrowia, życia i mienia, a przedsiębiorców i rolników pozbawiają części lub całości majątków. Poziom strat powodziowych rośnie wraz z poziomem zurbanizowania terenów. W samym roku 2010 środki finansowe poniesione w związku z wystąpieniem powodzi wyniosły 13 mld zł.

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

- brak zagospodarowania DWW i dostosowania jej do możliwości przewożenia towarów, w szczególności poprzez brak wypełnienia postanowień AGN,
- brak pełnej modalności systemu transportowego, szczególnie na zapleczech portów morskich,
- występujące gwałtowne zmiany pogody zagrażają bezpieczeństwu, zdrowiu i życiu mieszkańców, a także przynoszą 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,
- zagrożenie katastrofą stopnia wodnego we Włocławku wynikające z postępującego procesu erozji wglębnej.

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

Program odpowiada na potrzebę wykorzystania potencjału Dolnej Wisły, realizacji postanowień Porozumienia AGN 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 zobowiązanie wskazane w kamieniach milowych KPŻ2030 (cel szczegółowy 3) – opracowanie systemu i instrumentów finansowania działalności utrzymaniowej i inwestycyjnej na śródlądowych drogach wodnych (tj. kamień milowy 3f).

Celem głównym realizacji Programu jest kompleksowe zagospodarowanie Drogi Wodnej Dolnej Wisły poprzez zapewnienie warunków żeglugowych na drogach wodnych pozwalających na zwiększenie dynamiki rozwoju transportu wodnego śródlądowego i turystyki wodnej oraz rozwój hydroenergetyki. Ponadto, efektem Programu będzie zwiększenie poziomu bezpieczeństwa przeciwpowodziowego w regionie Dolnej Wisły.

Kompleksowe zagospodarowanie rzeki Wisły, 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 kraje Unii Europejskiej, zgodnie ze *Strategią Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności (Sustainable*

² W 2017 r. Polska ratyfikowała, w którym wskazano drogi wodne o znaczeniu międzynarodowym znajdujące się na terenie Polski. Wśród nich wskazana została międzynarodowa droga wodna E40 – łącząca Morze Bałtyckie z Morzem Czarnym. Na terenie Polski MDW E40 prowadzi z Gdańska w górę Wisły do Warszawy, a dalej Narwią i Bugiem do Brześcia. Podpisując Porozumienie AGN, Polska wyraziła intencję do rozwoju i modernizacji wskazanych w przedmiotowym dokumencie dróg wodnych w sposób mający zapewnić warunki nawigacyjne spełniające kryteria właściwe dla śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, tzw. klasy „E”, odpowiadające, co najmniej IV klasie żeglowności² oraz włączenia ich do sieci europejskich korytarzy transportowych.

and Smart Mobility Strategy) do roku 2050, powinny ograniczyć emisję gazów cieplarnianych oraz przenieść znaczącą część transportu na gałęzie niskoemisyjne do 2050 r. Jednym z celów określonych dla transportu wodnego śródlądowego jest zwiększenie wykorzystania transportu z wykorzystaniem śródlądowych dróg wodnych i żeglugi morskiej bliskiego zasięgu do 2030 r. o 25%, a do 2050 r. – o 50% (w stosunku do roku bazowego 2015). Śródlądowe drogi wodne i porty wspierają zieloną logistykę i zmieniają obraz sektora transportu m.in. poprzez rozwijanie infrastruktury paliw alternatywnych. Według strategii ograniczeniu ma ulec 90% emisji gazów cieplarnianych (GHG) związanych z transportem.

Realizacja PDW 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 jako integralnej gałęzi zrównoważonego multimodalnego systemu transportowego. Dzięki realizacji projektów inwestycyjnych przedstawionych w Programie zwiększona zostanie efektywność połączenia z zapleczem portów morskich w Gdańsku, Gdyni oraz Elblągu, co zmniejszy zjawisko kongestii w transporcie drogowym i kolejowym w obszarze oddziaływania Programu.

Głównym celem realizacji Programu jest **kompleksowe zagospodarowanie Drogi Wodnej Dolnej Wisły uwzględniający cele polityki transportowej i wodnej**. Realizacja Programu pozwoli na rozwój warunków do prowadzenia żeglugi śródlądowej i hydroenergetyki. Przyczyni się również do uspołnienienia całego systemu transportowego poprzez eliminację wąskiego gardła – budowę stopnia wodnego w Siarzewie. Powstanie nowej infrastruktury hydrotechnicznej zwiększy poziom ochrony przeciwpowodziowej obszarów położonych wzdłuż dolnej Wisły i przyczyni się do wzrostu wykorzystania odnawialnych źródeł energii oraz zwiększy poziom retencji w ujęciu regionalnym.

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. PDW przyczyni się do zwiększenia spójności całego systemu transportowego poprzez budowę nowych elementów infrastruktury hydrotechnicznej.

Program pomoże wypełnić również cele polityki wodnej, dzięki realizacji projektów inwestycyjnych przewidzianych w dokumencie ograniczone zostaną koszty związane z usuwaniem skutków ekstremalnych zjawisk pogodowych. Powstanie zbiornika wodnego przepływowego, zlokalizowanego przy stopniu wodnym Siarzewo, przyczyni się do osiągnięcia korzystnego bilansu wodnego (ochrona przed suszą i retencja wodna), zwiększenia poziomu ochrony przeciwpowodziowej poprzez wzmocnienie zbiornika wodnego zlokalizowanego przy stopniu wodnym Włocławek oraz zapewnienia odpowiedniej głębokości wody dla pracy lodołamaczy (ochrona przeciwpowodziowa). Stopień wodny, dzięki możliwości regulacji przepływu wód, pomoże redukować falę powodziową w okresie wezbrań, a zimą ograniczy do minimum powstawanie powodzi zatorowych.

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.

W kontekście wielowymiarowym Program przyczyni się do:

- rozwoju transportu wodnego śródlądowego,
- 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 lodołamaczy do zbiornika włocławskiego,
- zabezpieczenia zasobów wodnych na cele żeglugowe i poza żeglugowe poprzez zwiększenie zasobów dyspozycyjnych w zbiorniku wodnym utworzonych przy stopniu wodnym Siarzewo,
- udroźnienia śluzy żeglugowej na stopniu Włocławek,
- możliwości skoordynowanego rozwoju dróg wodnych zgodnie z Porozumieniem AGN,
- wypełnienia kamieni milowych KPŻ2030,
- likwidacji stanu zagrożenia katastrofą stopnia wodnego we Włocławku poprzez wybudowanie stopnia wodnego w Siarzewie i podniesienie poziomu wody poniżej zapory, co zatrzyma procesy erozyjne w dnie rzeki poniżej stopnia we Włocławku,
- zwiększenia poziomu bezpieczeństwa powodziowego w dolinie Włocławsko-Ciechocińskiej (obszaru zamieszkałego przez ponad 100 tys. ludzi) oraz zmniejszy zagrożenie związane z powodzią zatorowo-lodowymi i śryżowym,

- zwiększenia retencji wody gruntowej w dolinie Wisły,
- rozwoju energetyki wodnej poprzez uruchomienie nowej elektrowni wodnej zlokalizowanej przy stopniu wodnym,
- stworzenia warunków dla stabilnego ujęcia wody powierzchniowej dla przemysłu i rolnictwa,
- zatrzymania procesu podmywania podpór mostu drogowego we Włocławku,
- ograniczenia zagrożenia awarii rurociągów przekraczających pod dnem koryto Wisły (etylina i etylen w rejonie Anwilu Włocławek oraz JAMAŁ w rejonie Gąbinka),
- poprawy tempa wzrostu i rozwoju gospodarczego regionu.

W konsekwencji realizacja przedsięwzięcia doprowadzi do trwałej poprawy warunków pracy i przywrócenia warunków, na jakie był projektowany istniejący stopień Włocławek. Tym samym zmniejszy się ryzyko powodziowe związane z niestabilnością stopnia SW Włocławek.

Realizacja Programu przewiduje budowę hydroelektrowni na stopniu wodnym Siarzewo, zwiększającej wykorzystanie źródeł odnawialnych do produkcji energii elektrycznej. Prognozuje się, że zlokalizowana przy stopniu elektrownia wodna pozwoli na produkcję energii (tzw. zielonej 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*). Przyczyni się do skuteczniejszej realizacji celów współczesnej polityki klimatyczno-energetycznej poprzez zwiększenie poziomu bezpieczeństwa i stabilizacji krajowego systemu energetycznego.

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

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-żeglownego 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 r. , 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 około 480 mld tkm). Kraje korytarza reńskiego (Belgia, Francja, Niemcy, Luksemburg, Holandia i Szwajcaria) wypracowują około 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 około 12,6% udziałem. Kraje korytarza dunajskiego (Austria, Węgry, Chorwacja, Słowacja, Bułgaria i Rumunia) odpowiadają za około 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, Niemcy, 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 Niemców, 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 r. Republika Serbii przyjęła Strategię Rozwoju Transportu Wodnego Republiki Serbii na okres od 2015 r. do 2025 r. wraz z planem działania. Strategia określa listę najważniejszych inwestycji w:
 - portach serbskich,
 - wyeliminowanie wszystkich wąskich gardeł 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 | około 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 | 422,2 tys. | GUS (2021 r.) | wzrost poziomu ochrony przeciwpowodziowej w kontekście zagrożenia katastrofą stopnia wodnego we Włocławku 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 | około 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 Gdańsku, Gdyni i Elblągu | 3 | analizy własne | zwiększenie dostępności transportowej, zmniejszenie kongestii na drogach dojazdowych do portów morskich |
| pracownicy sektora żeglugi śródlądowej | około 250 | GUS (2019 r.) | aktywizacja zawodowa, pobudzenie rynku pracy |
| Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie (dalej: „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) | 1 | analizy własne | mniejsze obciążenie linii kolejowych poprzez przeniesienie części transportu towarów na drogi wodne, zmniejszenie obciążenia przepustowości linii kolejowych w obszarze oddziaływania Programu |
| aglomeracja Trójmiejska | 1 | analizy własne | odciążenie linii kolejowych i sieci dróg na zapleczu portów, mniejszy ruch samochodów ciężarowych na terenie Trójmiasta, zmniejszenie zatorów na drogach, zmniejszenie obciążenia przepustowości linii kolejowych, zmniejszenie hałasu generowanego przez ruch drogowy oraz zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza powodowanego zwiększonym ruchem pojazdów ciężarowych |
| Generalne 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 <i>blackoutu</i>), wzrost przychodu ze sprzedaży hydroenergii, stabilizacja |

| | | | |
|---------------------|---------------|--------------------------|--|
| | | | pracy Krajowego Systemu Energetycznego |
| społeczność lokalna | 100 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 e-PUAP) 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 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 do spraw 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 2022 r.) | Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł] | | | | | | | | | | | |
|------------------------|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|-------------------|
| | 0 | 1 2023 | 2 2024 | 3 2025 | 4 2026 | 5 2027 | 6 2028 | 7 2029 | 8 2030 | 9 2031 | 10 2032 | Łącznie (0-10) |
| Dochody ogółem | | | | | | | | | | | | |
| budżet państwa | | | | | | | | | | | | |
| JST | | | | | | | | | | | | |
| PGW WP | | | | | | | | | | | | |
| Wydatki ogółem | | 27,5 | 79,8 | 165,6 | 215,7 | 1 160,0 | 1 164,7 | 992,6 | 1 288,5 | 1 341,0 | 1 121,0 | 7556,4 |
| budżet państwa | | 27,5 | 79,8 | 165,6 | 215,7 | 1 160,0 | 1 164,7 | 992,6 | 1 288,5 | 1 341,0 | 1 121,0 | 7556,4 |
| JST | | | | | | | | | | | | |
| PGW WP | | | | | | | | | | | | |
| Saldo ogółem | | -27,5 | -79,8 | -165,6 | -215,7 | -1 160,0 | -1 164,7 | -992,6 | -1 288,5 | -1 341,0 | -1 121,0 | -7556,4 |
| budżet państwa | | -27,5 | -79,8 | -165,6 | -215,7 | -1 160,0 | -1 164,7 | -992,6 | -1 288,5 | -1 341,0 | -1 121,0 | -7556,4 |
| JST | | | | | | | | | | | | |
| PGW WP | | | | | | | | | | | | |

| | |
|---------------------|--|
| Źródła finansowania | Głównym źródłem finansowania Programu będą środki z budżetu państwa – w ramach części 69 lub 22. |
| | PGW WP – będące investorem zadania – prowadzi samodzielną gospodarkę finansową. Jako państwowa osoba prawna ustala roczny plan finansowy – ustalenie wysokości wydatków inwestycyjnych w ramach majątkowych środków własnych corocznie prowadzone jest w połowie |

| | |
|---|---|
| | <p>roku poprzedzającego kolejny rok budżetowy. Wysokość środków własnych uzależniona jest od wysokości przychodów pozyskanych z opłat oraz innych źródeł finansowych, ale przede wszystkim z dotacji budżetu państwa. Nie ma możliwości ustalenia limitu wydatków majątkowych na przedmiotowe zadanie w perspektywie 10 lat z posiadanych środków i uzyskiwanych przychodów.</p> <p>Zakłada się, że realizacja inwestycji może być finansowana również z uwzględnieniem środków podmiotu odnoszącego korzyści z budowy elektrowni wodnej oraz zwrotnych środków zagranicznych, takich jak pożyczki i inne instrumenty finansowe.</p> <p>Możliwość realizacji przedsięwzięcia z podmiotem odnoszącym korzyści z budowy elektrowni wodnej może być realizowana poprzez udział w kosztach projektowania lub wykonywania urządzeń wodnych podmiotu, który zamierza odnosić z nich korzyści. Formuła ta umożliwi udział inwestora komercyjnego, który ponosi nakłady inwestycyjne (w całości lub ich części), a następnie zarządza i czerpie korzyści (równoważące poniesione wydatki inwestycyjne) ze zrealizowanej inwestycji. Po upływie określonego czasu inwestor komercyjny wycofuje się z projektu, a jego udział zostaje odkupiony na uzgodnionych wcześniej warunkach przez Skarb Państwa. Obecnie nie identyfikuje się zainteresowania podmiotów zewnętrznych partycypacją w kosztach projektu. W trakcie realizacji Programu inwestor będzie na bieżąco monitorował sytuację i możliwości udziału podmiotów w projekcie. Informacje o wynikach tych prac będą uwzględniane w corocznych sprawozdaniach z realizacji Programu.</p> <p>Podstawową korzyścią z udziału podmiotu komercyjnego w finansowaniu inwestycji byłoby zmniejszenie nakładów na realizację inwestycji koniecznych do poniesienia z budżetu państwa oraz uzyskanie długofalowych celów gospodarczych i społecznych, w tym środowiskowych. Ponadto, należy mieć na uwadze korzyści związane ze zmniejszeniem kosztów utrzymania zbiornika oraz poprawą warunków funkcjonowania elektrowni we Włocławku.</p> |
| <p>Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń</p> | <p>Koszt inwestycji</p> <p>Skala przedsięwzięcia wyklucza możliwość sfinansowania realizacji Programu wieloletniego w formie dotacyjnej ze środków obecnie będących w dyspozycji Ministra Infrastruktury, co wymagać będzie ustalania corocznie limitu wydatków budżetu z uwzględnieniem kwot na realizację Programu (inwestycji), zgodnie z przedstawionym harmonogram finansowym. Koszt inwestycji szacowany jest na 7556,4 mln zł brutto wraz z kosztem wykonania elektrowni (8 bloków) i określony został w oparciu o analizę finansową w opracowaniu pn. „Analiza finansowa budowy stopnia wodnego na Wiśle poniżej Włocławka – lokalizacja Siarzewo wraz z oszacowaniem udziału podmiotu zamierzającego odnosić korzyści z użytkowania elektrowni w kosztach projektowania i wykonania inwestycji” (Hydroprojekt Włocławek Sp. z o.o. luty 2020 r. na zlecenie PGW WP) oraz wstępną analizę ekspercką PGW WP, bazującą na analizie rozwiązań technicznych pod kątem ich optymalizacji. Materiałem bazowym do określenia zakresu niezbędnych robót była koncepcja programowo-przestrzenna opracowana w 2019 r. Przewidywane kwoty uwzględniają tzw. zadania towarzyszące wyspecyfikowane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, tj. budowę koryta obejścia SW Włocławek, udrożnienie rzek Mień, Zgłowiączka i Drwęca. Ponadto, kwoty uwzględniają obecną sytuację rynkową i geopolityczną (aktualizacja kwot oszacowanych w oparciu o ceny z 2019 r.).</p> <p>Dochody operacyjne</p> <p>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.).</p> <p>Należy podkreślić, że przychody zostaną osiągnięte po zakończeniu inwestycji, tj. po roku 2032 (budowa stopnia wodnego Siarzewo przewidziana jest na lata 2023–2032). Oznacza to, że zaprezentowane poniżej przychody nie zostały uwzględnione w punkcie 6 OSR, który obejmuje wpływ na sektor finansów publicznych w terminie 10 lat od wejścia w życie proponowanych zmian. Przychody z tytułu sprzedaży energii elektrycznej będą dochodem PGW WP. Zostały oszacowane jako iloczyn rocznej produkcji energii elektrycznej, wyrażonej w MWh oraz ceny jednostkowej 1 MWh energii elektrycznej. Zgodnie z informacją Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki nr 97/2018 w sprawie ogłoszenia wyników Aukcji Zwyczajnej Nr AZ/12/2018 ceny gwarantowane zakupu energii</p> |

elektrycznej od jej producentów mieściły się w przedziale 418,7 zł/MWh a 479,99 zł/MWh.

Dla potrzeb analizy kosztów i korzyści przyjęto, że cena sprzedaży energii elektrycznej przez hydroelektrownie będzie średnią powyższego przedziału, tj. wynosić będzie 449,35 zł/MWh w cenach za 2018 r., co po uwzględnieniu inflacji daje kwotę 472,53 zł/MWh w 2020 r.

Szacowany roczny przychód ze sprzedaży energii elektrycznej z hydroelektrowni zlokalizowanej na stopniu wodnym Siarzewo będzie wynosić 95 945 441,28 zł brutto.

Źródłem danych dotyczących przychodów jest *Studium wykonalności dla kompleksowego zagospodarowania międzynarodowych dróg wodnych: E-40 dla rzeki Wisły na odcinku od Gdańska do Warszawy, E-40 od Warszawy do granicy Polska-Białoruś (Brześć) oraz E-70 na odcinku od Wisły do Zalewu Wiślanego (Elbląg), Wrzesień 2020.*

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"> – optymalizacja łańcucha dostaw na zapleczu portów poprzez łatwiejszy i tańszy transport towarów wielkogabarytowych (poprawa warunków transportowych na odcinku do portu morskiego w Gdańsku), – stabilizacja sektora energetycznego, obniżenie kosztów funkcjonowania przedsiębiorstw w wyniku zwiększenia możliwości produkcji „zielonej energii” stabilizującej system energetyczny, | | | | | | |
| | sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | <ul style="list-style-type: none"> – stworzenie odpowiednich warunków nawigacyjnych umożliwiających rozwój oraz powstawanie nowych przedsiębiorstw transportowych, stoczni oraz portów rzecznych, | | | | | | |
| | rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | <ul style="list-style-type: none"> – zabezpieczenie przed powodzią, – rozwój turystyki terenów nadrzecznych doliny Wisły, | | | | | | |
| Niemierzalne | duże przedsiębiorstwa | <ul style="list-style-type: none"> – środki finansowe przeznaczone na prace inwestycyjne dadzą możliwość rozwoju polskim (bądź zagranicznym) firmom wykonującym prace budowlane w branży hydrotechnicznej, – powstanie nowych miejsc pracy, – ustabilizowanie rzędnej zwierciadła wody przełoży się na możliwość stałego ujmowania wody z Wisły (istotne zwłaszcza w okresach tzw. „niżówek”) - zagwarantuje to możliwość utrzymania ciągłości procesów produkcyjnych, – rozwój portów śródlądowych - powstanie centrów logistycznych – umożliwienie wielomodalności w transporcie towarów, – konieczność ponoszenia opłat za korzystanie z tytułu korzystania z dróg wodnych i ich odcinków, | | | | | | |
| | sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | <ul style="list-style-type: none"> – wzrost zatrudnienia w branży turystycznej – droga wodna stanie się atrakcją turystyczną dla rejsów zorganizowanych oraz osób uprawiające sporty wodne - odpowiedzią na zwiększony popyt będzie rozwój funkcji turystycznej, bazy noclegowej i gastronomicznej, – zwiększenie bezpieczeństwa hydroenergetycznego Polski poprzez powstanie elektrowni na stopniu wodnym Siarzewo o mocy 80 MW, – reaktywacja przemysłu stoczniowego i wzrost przedsiębiorczości w innych dziedzinach, na których działalność ma wpływ bliskość szlaku wodnego, – konieczność ponoszenia opłat za korzystanie z tytułu korzystania z dróg wodnych i ich odcinków, | | | | | | |
| | rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | <ul style="list-style-type: none"> – wzrost ochrony przeciwpowodziowej poprzez zapewnienie odpowiedniej głębokości dla pracy lodołamaczy, wzmocnienie nabrzeży i stworzenie infrastruktury hydrotechnicznej (w związku z powstawaniem portów śródlądowych), – zabezpieczenie przed katastrofą stopnia wodnego Włocławek, | | | | | | |

| | | |
|--|--|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> - mniejsza podatność gospodarstw domowych na skutki suszy hydrologicznej (podniesienie wód gruntowych), - powstanie nowych miejsc pracy co przełoży się na jakość funkcjonowania rodzin i gospodarstw domowych (spadek bezrobocia, wzrost dochodów), - powstanie miejsce rekreacji i aktywnego spędzania czasu na terenach nadrzecznych - możliwość turystycznego wykorzystania rzek i portów śródlądowych, - podniesienie jakości powietrza, obniżenie poziomu i hałasu oraz nowe możliwości aktywnego spędzania czasu przełożą się na poziom zdrowia obywateli, - wzrost w budżecie samorządów (m.in. z podatków od nowych przedsiębiorstw, dzierżawy terenów pod porty) może skutkować zwiększeniem inwestycji na infrastrukturę służącą mieszkańcom, - upłynnienie ruchu samochodowego, - projekt nie ma wpływu na sytuację osób z niepełnosprawnością i osób starszych. |
|--|--|--|

| | |
|--|---|
| 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, osoby starsze, osoby niepełnosprawne 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. Prognozowane przychody w całości zostaną wykorzystane na realizację zadań publicznych przez PGW WP, określonych w art. 240 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - 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.

Realizacja Programu przyczyni się do zniwelowania zagrożenia wynikającego z potencjalnej awarii zapory we Włocławku, ryzyko wystąpienia powodzi i przerwania wałów przeciwpowodziowych.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Projektowana uchwała wejdzie w życie z dniem następującym po dniu podjęcia.

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

Po zakończeniu realizacji inwestycji określonych w Programie Inwestor przygotowuje 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 uchwały.

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 powodziowej kraju.

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.

Miernik do monitorowania na potrzeby planowania oraz rocznej sprawozdawczości programów wieloletnich, zgodnie z wymogami ustawy o finansach publicznych to zaawansowanie prac (%) nad budową stopnia wodnego wraz z infrastrukturą techniczną i środowiskową.

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

Brak