



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY

Posiedzenie plenarne Kujawsko-Pomorskiej Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego

16 września 2021 r.
Żnin



Europejskie porozumienie w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN)

W dniu 6 marca 2017 r. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej podpisał akt ratyfikacji *Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN)*.

Porozumienie AGN opiera się na przekonaniu, że transport wodny śródlądowy odgrywa znaczącą rolę w rozwoju transportu międzynarodowego w Europie, dlatego konieczne jest wybudowanie sieci dróg wodnych, które będą: jednorodne, zintegrowane pomiędzy różnymi dorzeczami, dzięki sieci kanałów i szlaków przybrzeżnych oraz zdolne do przyjęcia najważniejszych strumieni ładunków, co z kolei zależy od odpowiedniej gęstości sieci dróg wodnych i ich równomiernego rozwoju we wszystkich krajach europejskich.

Biała księga

Plan utworzenia jednolitego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu

Jednym z głównych celów Białej Księgi jest optymalizacja działania multimodalnych łańcuchów logistycznych m.in. poprzez większe wykorzystanie bardziej energooszczędnych środków transportu.

Do 2030 r. 30% drogowego przewozu towarów na odległości większe niż 300 km należy przenieść na inne środki transportu, np. kolej lub transport wodny śródlądowy.

Natomiast do 2050 r. powinno to być ponad 50% przewozu kołowego.

Rozwiązanie to ułatwi rozwój efektywnych, ekologicznych korytarzy transportowych. Cel ten zostanie osiągnięty jedynie poprzez modernizację i rozbudowę stosownej infrastruktury.

Europejski Zielony Ład

Strategia Europejskiego Zielonego Ładu zobowiązuje Europę do transformacji w nowoczesną, zasobooszczędną i konkurencyjną gospodarkę, w której do 2050 roku nie będzie emisji netto gazów cieplarnianych, wzrost ekonomiczny nie będzie uzależniony od wykorzystania zasobów, a gdzie żadna osoba ani miejsce nie pozostaną bez wsparcia.

Realizacja Programu przyczyni się do wypełnienia celu KE m.in. poprzez dostosowanie dróg wodnych do klas międzynarodowych, co przyczyni się do aktywizacji transportu wodnego śródlądowego, tym samym przeniesienia części ładunków na transport rzeczny, który jest uznawany za jedną z najmniej emisyjnych form transportu.

Strategia Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności do roku 2050

Strategia, wraz z planem działania składającym się z 82 inicjatyw, określa kierunki prac na najbliższe cztery lata. Stanowi podstawę do transformacji ekologicznej i cyfrowej oraz zwiększenia odporności unijnego systemu transportu na przyszłe kryzysy.

Jeden z celów dotyczy bezpośrednio transportu wodnego śródlądowego – *Transport z wykorzystaniem śródlądowych dróg wodnych i żeglugi morskiej bliskiego zasięgu zwiększy się do 2030 r. o 25%, a do 2050 r. – o 50%, w stosunku do roku bazowego 2015.*

Zrównoważone Plany Mobilności Miejskiej powinny uwzględniać lepsze wykorzystanie dróg wodnych w logistyce miejskiej.

Sprawozdanie Komisji do spraw Transportu i Turystyki Parlamentu Europejskiego z dnia 28 czerwca 2021 r.

Ku dostosowanej do przyszłych wyzwań żegludze śródlądowej w Europie

Posłowie Komisji do spraw Transportu i Turystyki Parlamentu Europejskiego wzywają do przejścia na żeglugę śródlądową - drogi wodne stanowią nadal niewielką część w udziale transportu ładunków w Unii Europejskiej, tj. 6,1%, podczas gdy transport drogowy wynosi 76,3%, a kolejowy 17,6%.

Rozwój transportu wodnego śródlądowego przyczyni się do zmniejszenia kongestii na drogach, a także emisji zanieczyszczeń, zwiększenia bezpieczeństwa i przede wszystkim do stworzenia w pełni zrównoważonego europejskiego systemu transportowego.

Posłowie wzywają do stworzenia bardziej ekologicznej żeglugi śródlądowej. Podkreślają, że do umożliwienia przejścia na bardziej neutralny dla klimatu sektor transportu, jakim jest żegluga śródlądowa, niezbędne jest zapewnienie odpowiednich instrumentów finansowych.

NAIADES II

W kierunku wysokiej jakości śródlądowego transportu wodnego

Celem programu NAIADES II jest stworzenie odpowiednich warunków dla śródlądowego transportu wodnego, tak aby stał się on środkiem transportu wysokiej jakości: dobrze zarządzanym, wydajnym, bezpiecznym, zintegrowanym w łańcuch transportu intermodalnego, z wysokiej jakości miejscami pracy zajmowanymi przez wykwalifikowanych pracowników oraz spełniającym wysokie standardy w zakresie ochrony środowiska.

NAIADES III

Przyspieszenie budowy odpornego sektora transportu wodnego śródlądowego

Kontynuacja działań mających na celu wzrost transportu śródlądowymi drogami wodnymi i tworzenie dogodnych warunków do rozwoju żeglugi śródlądowej. W opublikowanej mapie drogowej programu podkreślane są dwa kluczowe cele: dalsza integracja żeglugi śródlądowej z multimodalną siecią transportową i zwiększenie jej udziału w systemie przewozów ogółem oraz stopniowe przechodzenie na statki śródlądowe o zerowej emisji poprzez koordynację polityki transportowej, środowiskowej i energetycznej. Zadania te mogą zostać osiągnięte poprzez inwestycje w kapitał ludzki, infrastrukturę, flotę i digitalizację żeglugi śródlądowej.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2020/UE

Celem rozwijania sieci TEN-T jest zapewnienie spójności terytorialnej UE i usprawnienie swobodnego przepływu osób oraz towarów. Efektywnie funkcjonujący - w ramach Unii - system transportowy ma przyczynić się do poprawy działania jednolitego rynku wewnętrznego, stymulować wzrost gospodarczy regionu, a także podnosić konkurencyjność poszczególnych państw członkowskich i całej UE w skali globalnej.

Konkluzje Rady UE z dnia 3 grudnia 2018 r. pn. *Transport wodny śródlądowy - dostrzeźmy jego potencjał i promujmy go!*

W dokumencie podkreśla się, że żegluga śródlądowa powinna – tam, gdzie jest to wykonalne ze względu na uwarunkowania geograficzne – znacząco przyczynić się do rozwoju wydajnego systemu transportu multimodalnego funkcjonującego w ramach Unii. Konkluzje Rady UE wskazują na potencjał żeglugi śródlądowej dla połączeń lądowych z portami morskimi, dla zaopatrzenia ważnych ośrodków przemysłowych i aglomeracji miejskich, a także dla miejskiego transportu pasażerskiego.

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 z perspektywą do 2030 r.

Rozwój infrastruktury transportowej, jako element dostępności transportowej, wpływa na konkurencyjność Polski i jej regionów, a także całych sektorów gospodarki czy poszczególnych przedsiębiorstw.

Do roku 2030 zakłada się osiągnięcie przepustowości transportowej umożliwiającej efektywne funkcjonowanie całego systemu transportowego, poprzez uzyskanie efektu sieciowego w ujęciu międzygałęziowym, zapewniającego sprawną obsługę transportową społeczeństwa i gospodarki, a także przyczyniającego się do obniżenia negatywnego oddziaływania na środowisko oraz zdrowie i jakość życia.

Efektem działań w tym obszarze będzie zbudowanie wielogałęziowej, zintegrowanej i uzupełniającej się sieci transportowej obejmującej kolej, drogi, sieci aglomeracyjne, sieci żeglugi śródlądowej i morskiej oraz porty lotnicze.

Jednym z projektów strategicznych służących realizacji celów SOR jest projekt pn. *Rozwój sektora żeglugi śródlądowej*, którego głównym celem jest rozwój żeglugi śródlądowej jako integralnej gałęzi zrównoważonego multimodalnego systemu transportowego, w celu wzrostu jej udziału w przewozach towarów w Polsce oraz społeczny i gospodarczy rozwój miejscowości i regionów leżących nad drogami wodnymi o istotnym znaczeniu transportowym.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku

Celem głównym SZRT 2030 jest zwiększenie dostępności transportowej przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym.

Stworzenie zintegrowanego systemu transportowego wymaga ustalenia priorytetów w realizacji prac inwestycyjnych i modernizacyjnych. W pierwszej kolejności wysiłki inwestycyjne skoncentrowane będą głównie na nadrobieniu zaległości infrastrukturalnych w zakresie zwiększenia dostępności transportowej w Polsce (drogi, koleje, lotniska, śródlądowe drogi wodne, porty morskie i śródlądowe) oraz na zorganizowaniu podstawowej infrastruktury zintegrowanego systemu transportowego.

Celem działań dotyczących transportu wodnego śródlądowego będzie dążenie do przywrócenia niezawodnego i efektywnego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi poprzez eliminację wąskich gardeł. W długoterminowym okresie planowania, inwestycje będą ukierunkowane na zadania zmierzające do uzyskania międzynarodowych klas żeglowności na śródlądowych drogach wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym, tj. wymienionych w Porozumieniu AGN.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030

Zmodernizowana sieć śródlądowych dróg wodnych wpłynie na poprawę dostępności przestrzennej regionów oraz na aktywizację gospodarczą miast, tym samym zwiększając spójność rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym i przestrzennym.

Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku

W dokumencie podkreśla się znaczenie integracji portów morskich z żeglugą śródlądową. Zgodnie z założeniami krajowej i europejskiej polityki w zakresie transportu, wspomagany będzie rozwój transportu wodnego śródlądowego, który wraz z transportem drogowym oraz kolejowym może stanowić efektywne połączenie portów z zapleczem lądowym. Dla zwiększenia efektywności połączenia z zapleczem portów morskich w Gdańsku oraz w Gdyni istotne znaczenie mają działania na rzecz modernizacji drogi wodnej Wisły – od Warszawy do Gdańska.

Krajowy Plan na rzecz Energii i Klimatu na lata 2021-2030 – dokument przekazany do KE 30 grudnia 2019 r.

Wypełnieni celów KPEiK poprzez rozwój hydroenergetyki i wznowienie transportu przyjaznego środowisku jakim jest żegluga śródlądowa. W dokumencie wskazano, że *zasadne jest zwiększenie wykorzystania energii wód płynących*. Ponadto jednym z celów jest budowa i wdrożenie jednostek wodnych śródlądowych na napęd oparty o paliwa alternatywne

Zgodność planów rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły z regionalnymi dokumentami strategicznymi i planistycznymi

- Strategia rozwoju województwa pomorskiego 2020
- Strategia rozwoju województwa pomorskiego 2030 (projekt strategii)
- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030
- Strategia rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+
- Strategia rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2030 – Strategia Przyspieszenia 2030+
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Kujawsko-Pomorskiego (projekt planu)
- Strategia rozwoju województwa mazowieckiego do 2030 roku - Innowacyjne Mazowsze
- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego
- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa lubelskiego
- Warmińsko-Mazurskie 2030, Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego
- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa warmińsko-mazurskiego

**** unikatowa oferta turystyczna, bezpieczeństwo, energia,
dostępna przestrzeń, czyste środowisko, infrastruktura portowa****

Aktualizacja Planów gospodarowania wodami

Plany gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy należą do dokumentów planistycznych w gospodarce wodnej, które przygotowywane są w celu prowadzenia polityki wodnej państwa. Opracowywane są cyklicznie, co 6 lat, na podstawie przygotowanej dokumentacji planistycznej. Plany te służą m.in. koordynowaniu działań mających na celu osiągnięcie lub utrzymanie co najmniej dobrego stanu wód oraz ekosystemów od wody zależnych, poprawę stanu zasobów wodnych, poprawę możliwości korzystania z wód oraz zmniejszeniu ilości wprowadzonych, do wód lub do ziemi, substancji mogących negatywnie oddziaływać na wody.

Plany zarządzania ryzykiem powodziowym

PZRP stanowią podstawowy dokument planistyczny mający na celu ograniczenie ryzyka powodziowego i zarządzanie nim. Zgodnie z art. 173 ust. 19 obowiązującej od 1 stycznia 2018 r. ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – *Prawo wodne* PZRP sporządza się na okres 6 lat. Wśród działań ujętych w aktualizacji PZRP znajduje się m.in. odbudowa budowli regulacyjnych na dolnej Wiśle.

Plan przeciwdziałania skutkom suszy (projekt)

Integralną częścią PPSS jest analiza możliwości powiększenia dyspozycyjnych zasobów wodnych. Propozycje niezbędnych zmian w zakresie korzystania z zasobów wodnych oraz zmian naturalnej i sztucznej retencji wskazują m.in. inwestycje na śródlądowych drogach wodnych, takie jak: budowa lub przebudowa urządzeń hydrotechnicznych. Są to działania w zakresie tzw. dużej retencji, m.in. budowa stopnia wodnego na dolnej Wiśle poniżej stopnia wodnego Włocławek (lokalizacja Siarzewo). Inwestycja ta – dzięki swojemu wielofunkcyjnemu charakterowi – pozytywnie wpłynie nie tylko na zaopatrzenie w wodę na potrzeby prowadzenia żeglugi, ale również na zwiększenie zasobów wodnych dla społeczeństwa, rolnictwa i przemysłu.



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY

Dziękuję za uwagę

