

# Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do 2030 roku

Przemysław Żukowski  
Ministerstwo Gospodarki Morskiej  
i Żeglugi Śródlądowej

Forum Odrzańskie / Oderské Fórum, 25 maja 2016 r.

# Plan prezentacji

Dlaczego  
potrzebujemy  
zmiany?



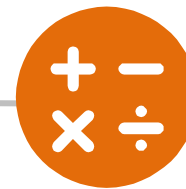
Nasz cel  
i działania



Co chcemy  
zrobić?  
Ile to  
będzie  
kosztować?



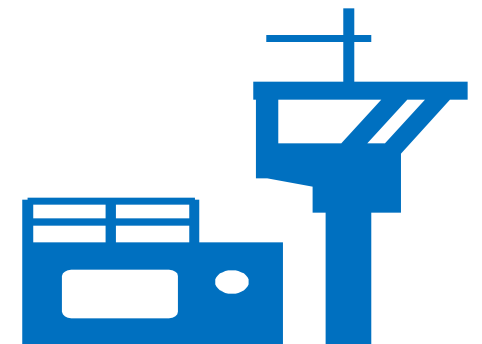
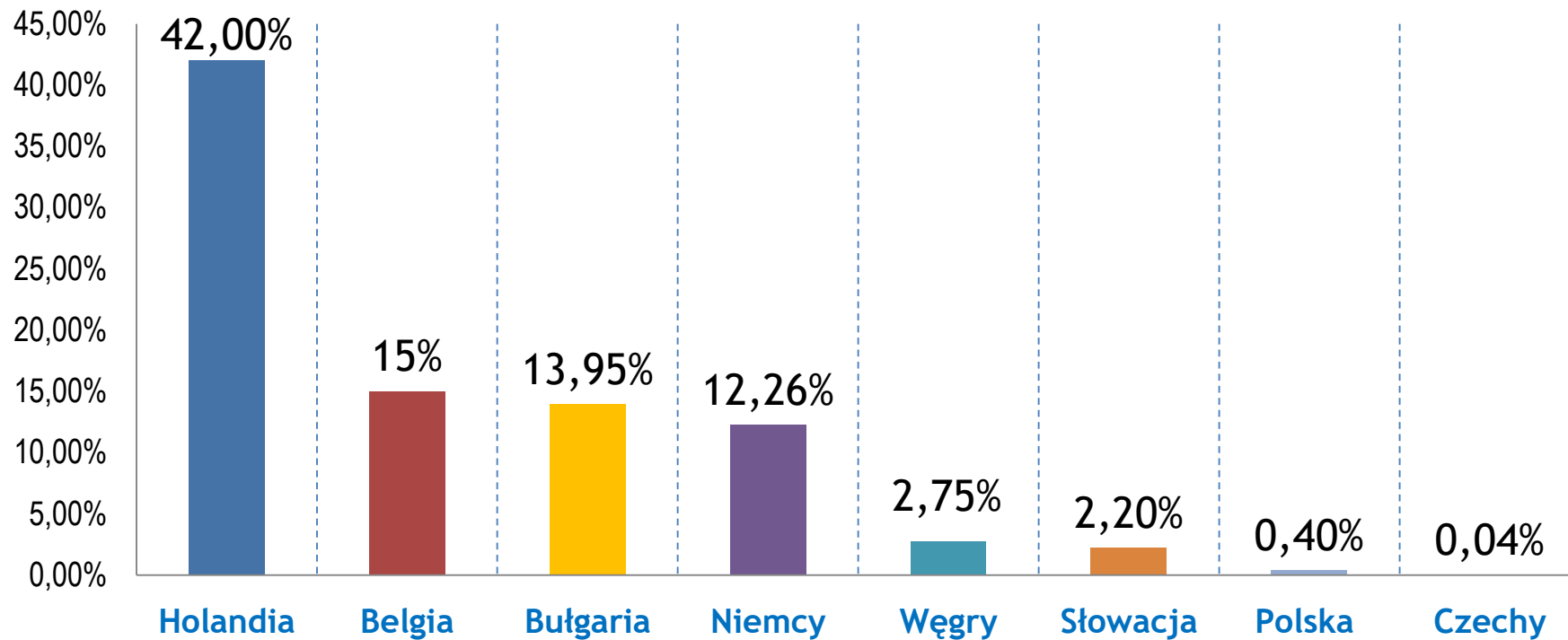
Jakie osiągniemy  
korzyści?



Kiedy  
chcemy  
to zrobić?

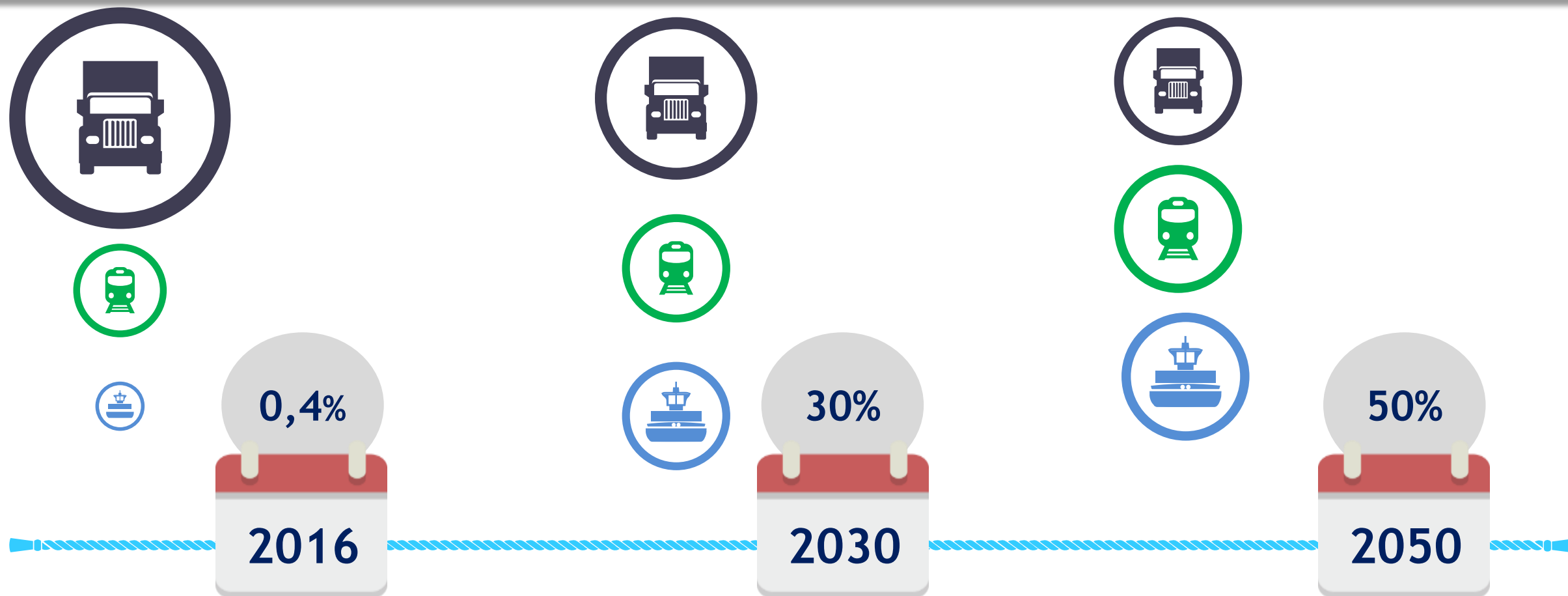


# Wielkość przewozów w porównaniu do niektórych krajów europejskich



W Polsce udział żeglugi śródlądowej w przewozach wszystkimi gałęziami transportu jest znikomy w porównaniu do innych krajów Unii Europejskiej.

# Zobowiązanie wobec UE – Biała Księga Transportu

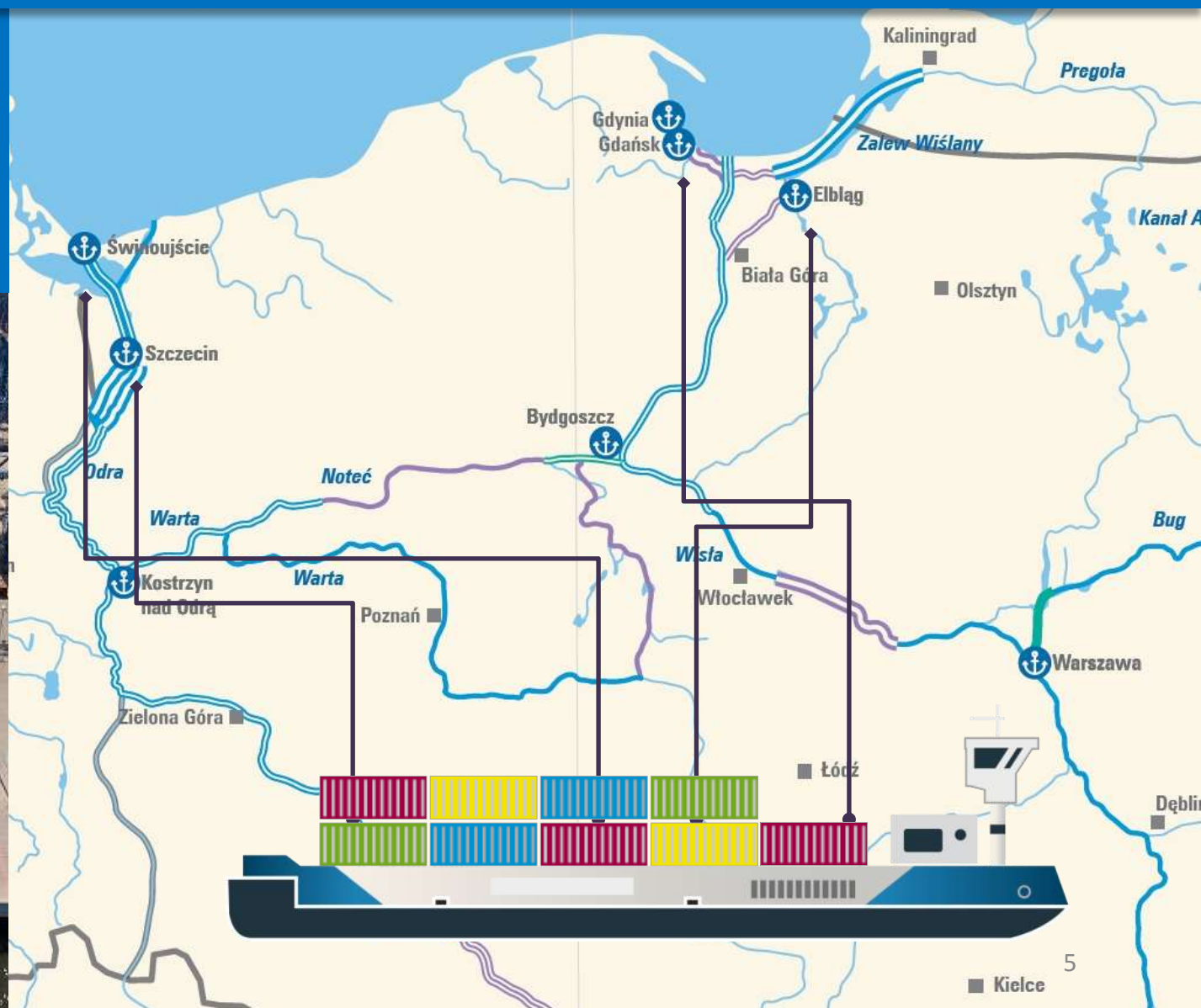
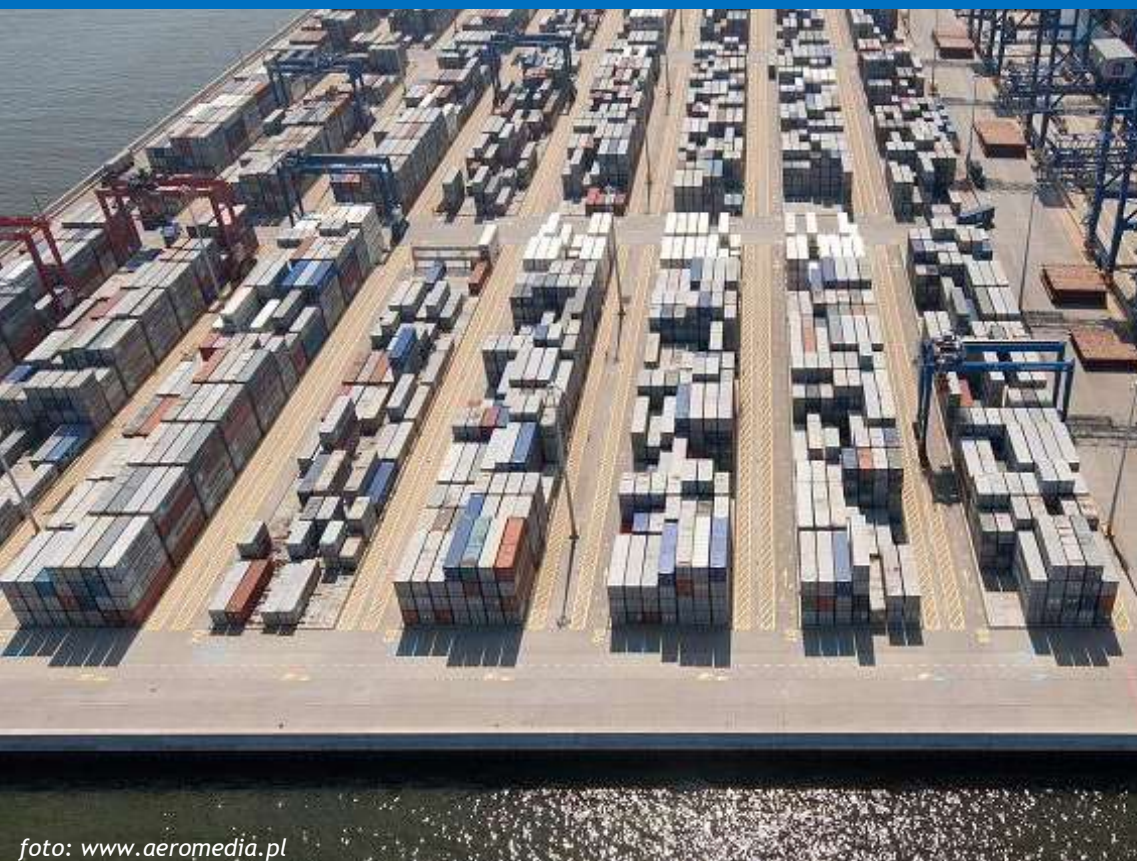


„Do 2030 roku 30% drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km należy przenieść na inne środki transportu, np. transport wodny lub kolej, zaś do 2050 r. powinno to być ponad 50% tego typu transportu.”

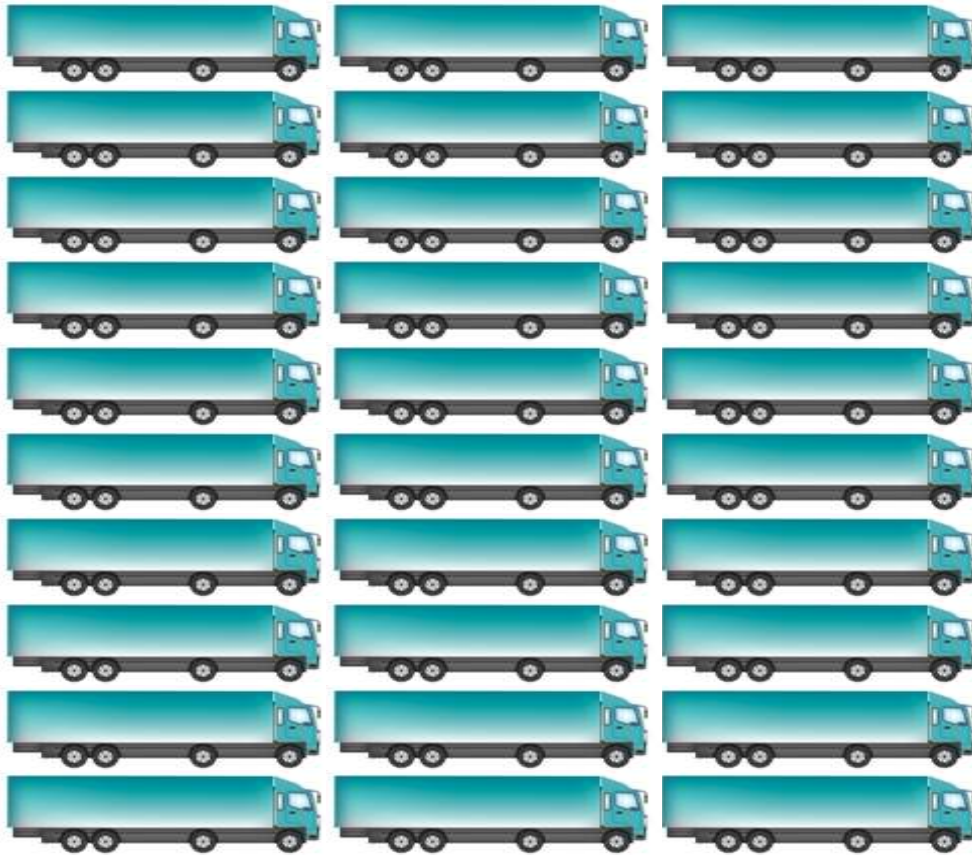


# Zobowiązanie wobec UE – Biała Księga Transportu

Wszystkie najważniejsze porty morskie powinny mieć **dobre połączenie** z systemem transportu **wodnego śródlądowego**.



# Przewaga transportu śródlądowego – większa efektywność



Jedna barka typu „Europa” zastępuje **30 samochodów ciężarowych**

# Przewaga transportu śródlądowego – niższe koszty

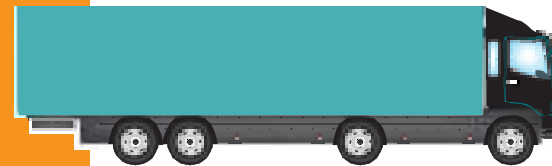
370 km  
STATEK ŚRÓDLĄDOWY



300 km  
POCIĄG



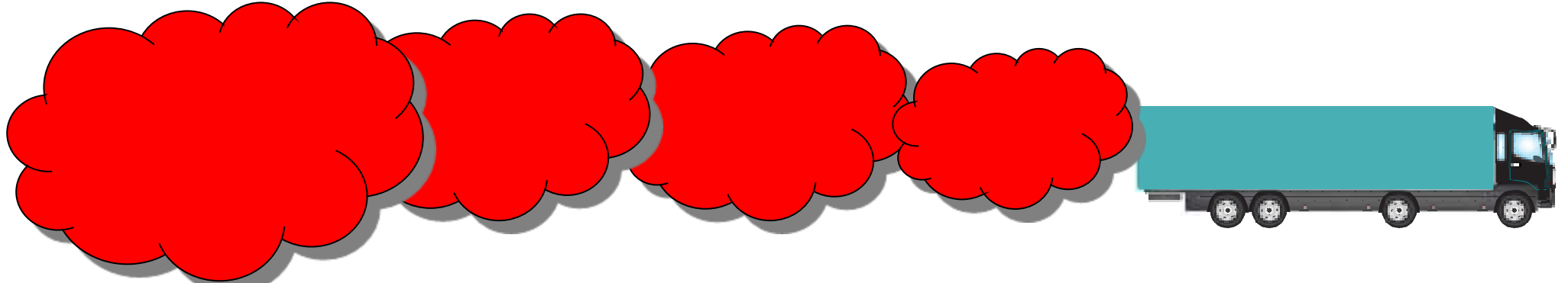
100 km  
TIR



Odległość, na jaką można przewieźć tonę ładunku, przy tym samym nakładzie energii.

# Przewaga transportu śródlądowego – mniejsze zanieczyszczenie środowiska

164g/tkm



48,1g/tkm



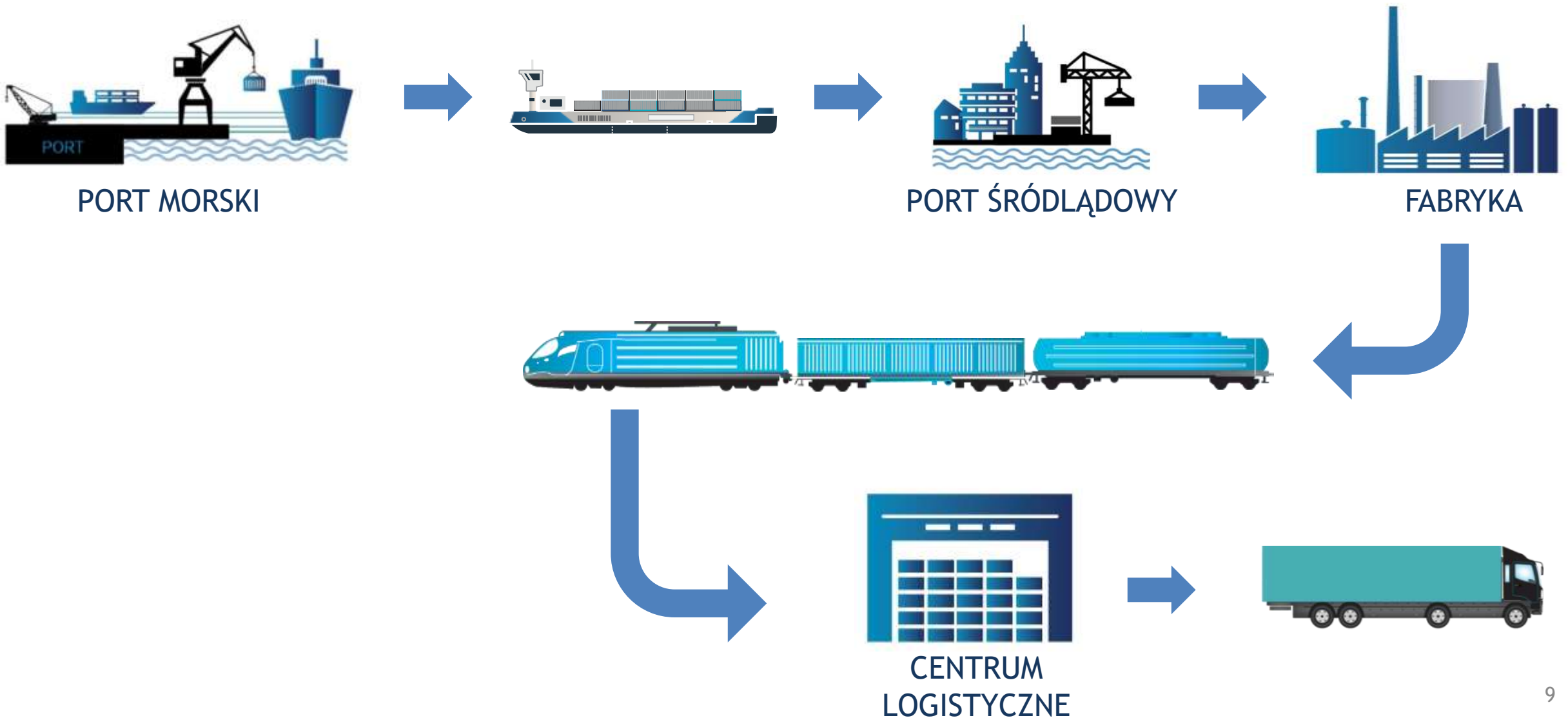
33,4g/tkm



Transport śródlądowy emituje najmniej CO<sub>2</sub> w gramach na tonokilometr.



# Transport śródlądowy – intermodalny system transportowy



# Kluczowa infrastruktura drogi wodnej



Stopień  
wodny

Śluza wodna

Kanał

Prześwit pod  
mostem

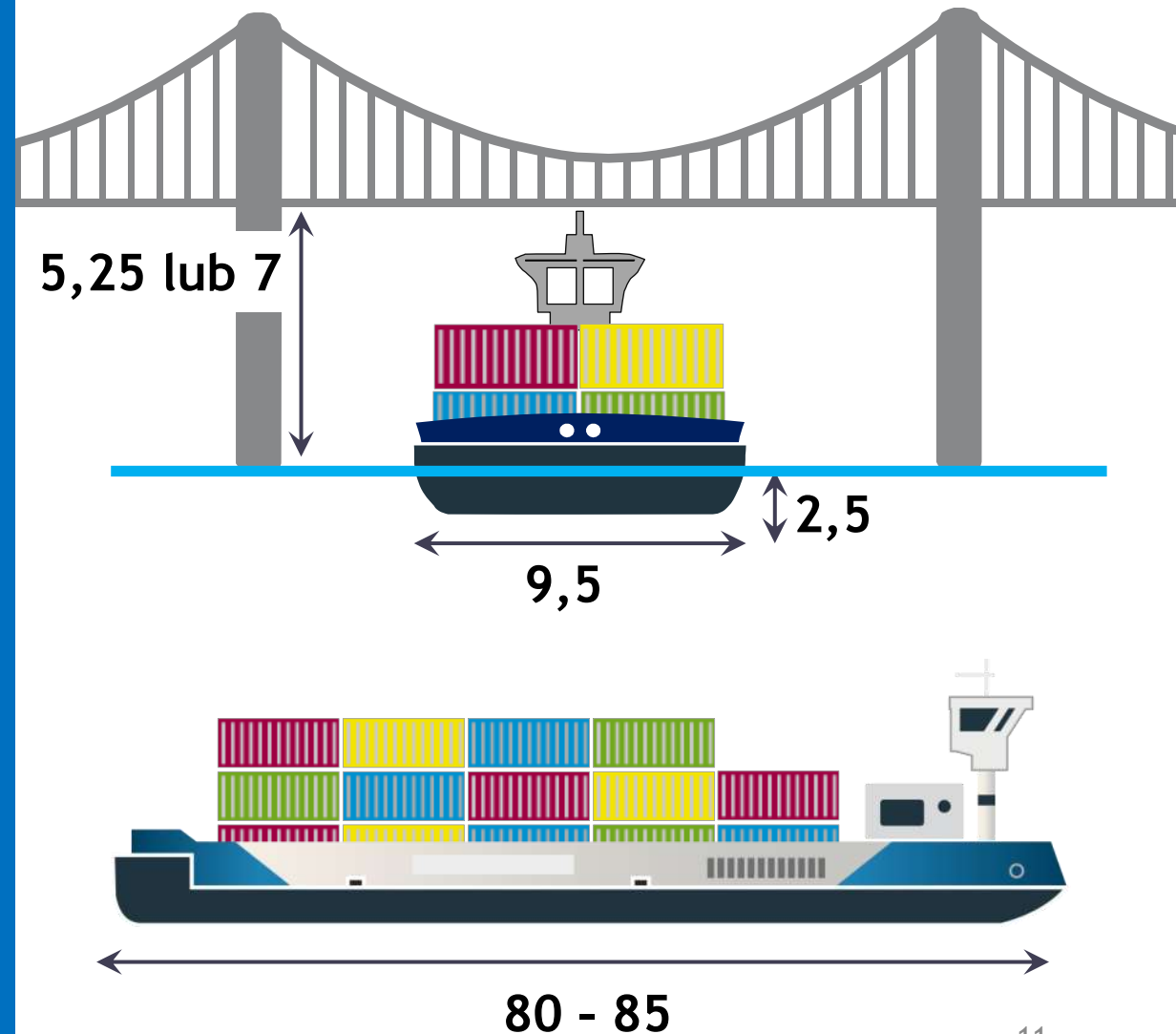


# Jak określa się kategorię drogi wodnej?

Śródlądowe drogi wodne klasyfikuje się w Polsce **według wielkości statków**, jakie mogą być dopuszczone do żeglugi przyjmując jako kryteria:

- największą **długość i szerokość** statku,
- **minimalny prześwit pionowy** pod budowlami i urządzeniami krzyżującymi się z drogą wodną,
- **zanurzenie statku**, co ma związek z **głębokością** tranzytową drogi wodnej.

## Kryteria dla klasy IV (m)





# Odrzańska Droga Wodna - stan obecny



## Odcinek ujściowy

Ognica - Widuchowa / 7,1 km / **kl. Vb**

## Odra graniczna

ujście Warty - Ognica / 79,4,0 km / **kl. III**

## Odra swobodnie płynąca

Brzeg Dolny - ujście Warty / 335,0 km / **kl. II**

## Odra skanalizowana

Kędzierzyn Koźle - Brzeg Dolny / 187,1 km / **kl. III**

## Kanał Gliwicki

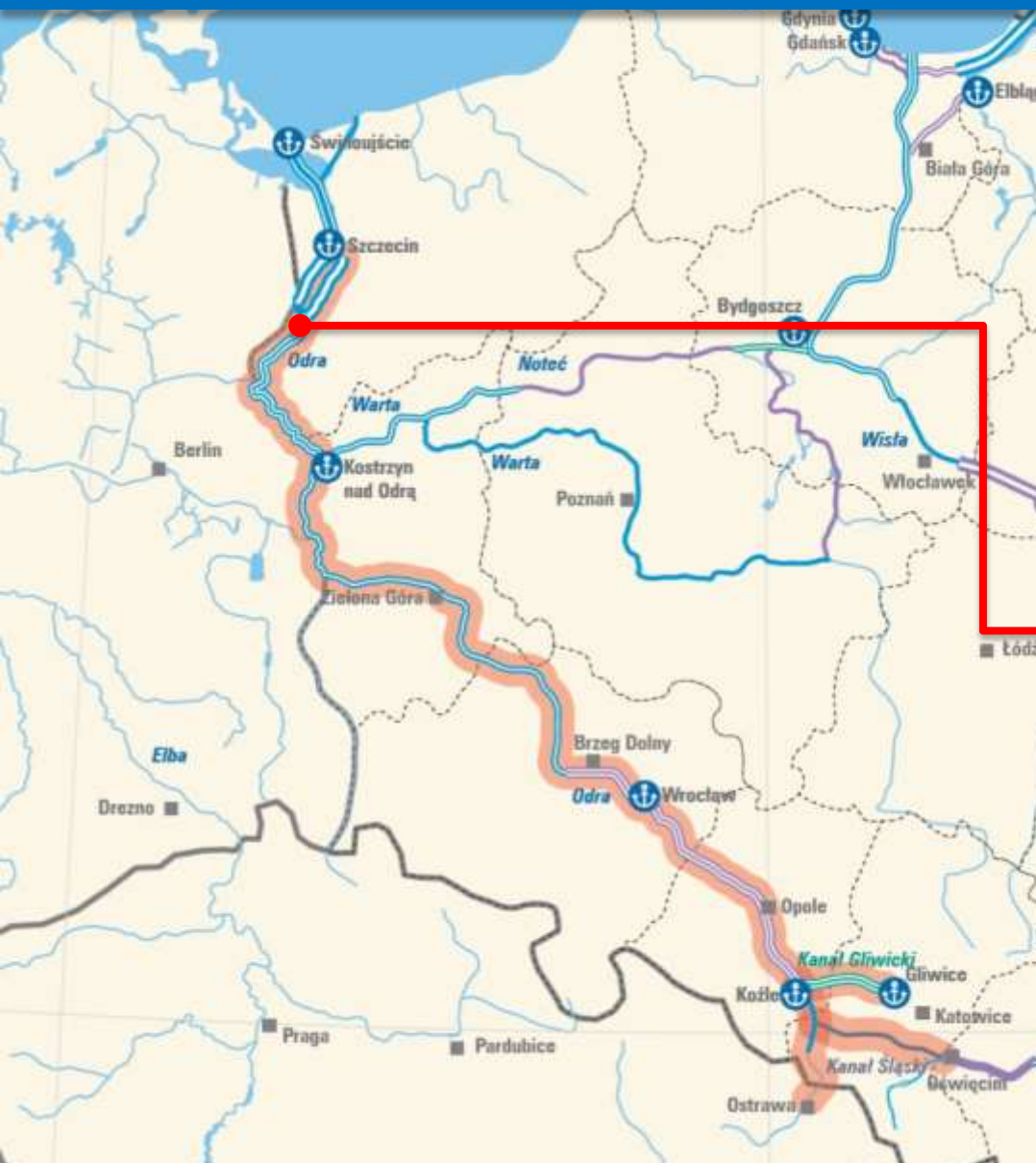
Gliwice-Kędzierzyn Koźle / 41,2 km / **kl. III**

## Brakujące połączenia

Polski odcinek połączenia Dunaj-Odra-Łaba  
Kanał Śląski

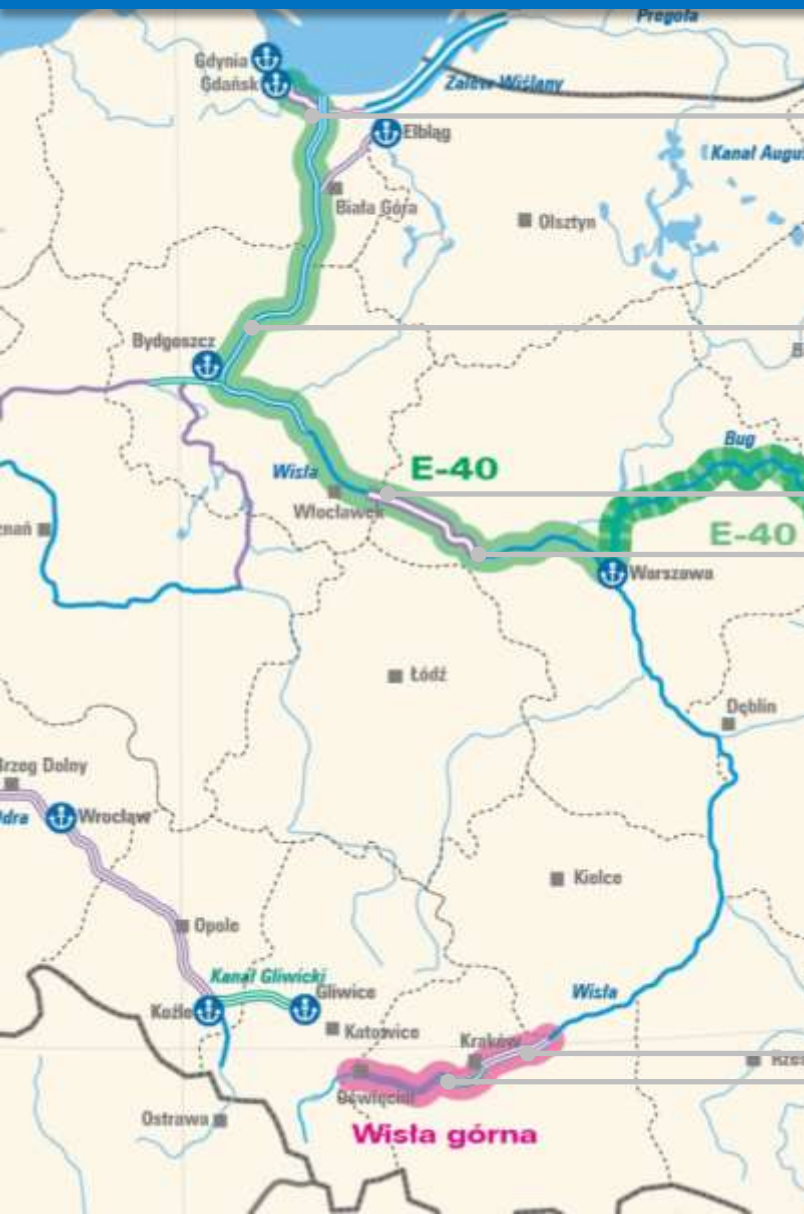


# Odrzańska Droga Wodna - stan obecny





# Droga Wodna na Wiśle - stan obecny



## Odcinek ujściowy

Morskie wody wewnętrzne – Tczew / 32,7km / **kl. III**

## Dolna Wiśła

Tczew – Włocławek/ 233,5 km / **kl. II**

## Zbiornik Włocławski

Włocławek – Płock / 55 km / **kl. Va**

## Środkowa Wiśła

Płock – Przewóz / 527,8 km / **kl. Ib**

## Górna Wiśła

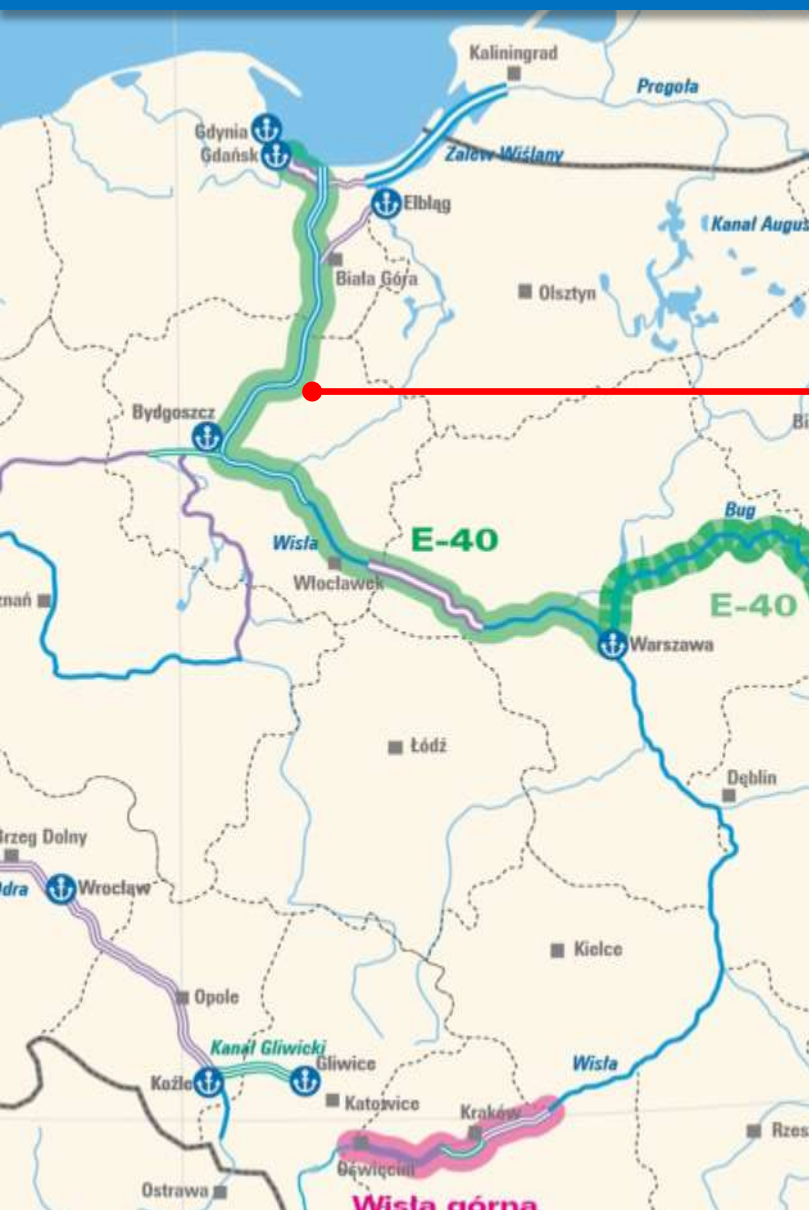
Przewóz – kanał Łączański / 34,3 km / **kl. III**

## Górna Wiśła

Kanał Łączański – Ujście Przemszy / 37,5 km / **kl. IV**



# Droga Wodna na Wiśle - stan obecny



# Cel i priorytety

Budowa  
i modernizacja  
dróg wodnych  
o znaczeniu  
transportowym

I

Odrzańska Droga Wodna (E-30)  
- osiągnięcie międzynarodowej klasy żeglowności  
i włączenie w europejską sieć dróg wodnych

II

Droga wodna rzeki Wisły  
- uzyskanie znacznej poprawy warunków nawigacyjnych

III

Połączenie Odra-Wisła-Zalew Wiślany (E-70)  
i Wisła-Brześć (E-40) -  
rozbudowa międzynarodowych dróg wodnych

IV

Rozwój partnerstwa i współpracy  
na rzecz śródlądowych dróg wodnych



## Priorytet I.

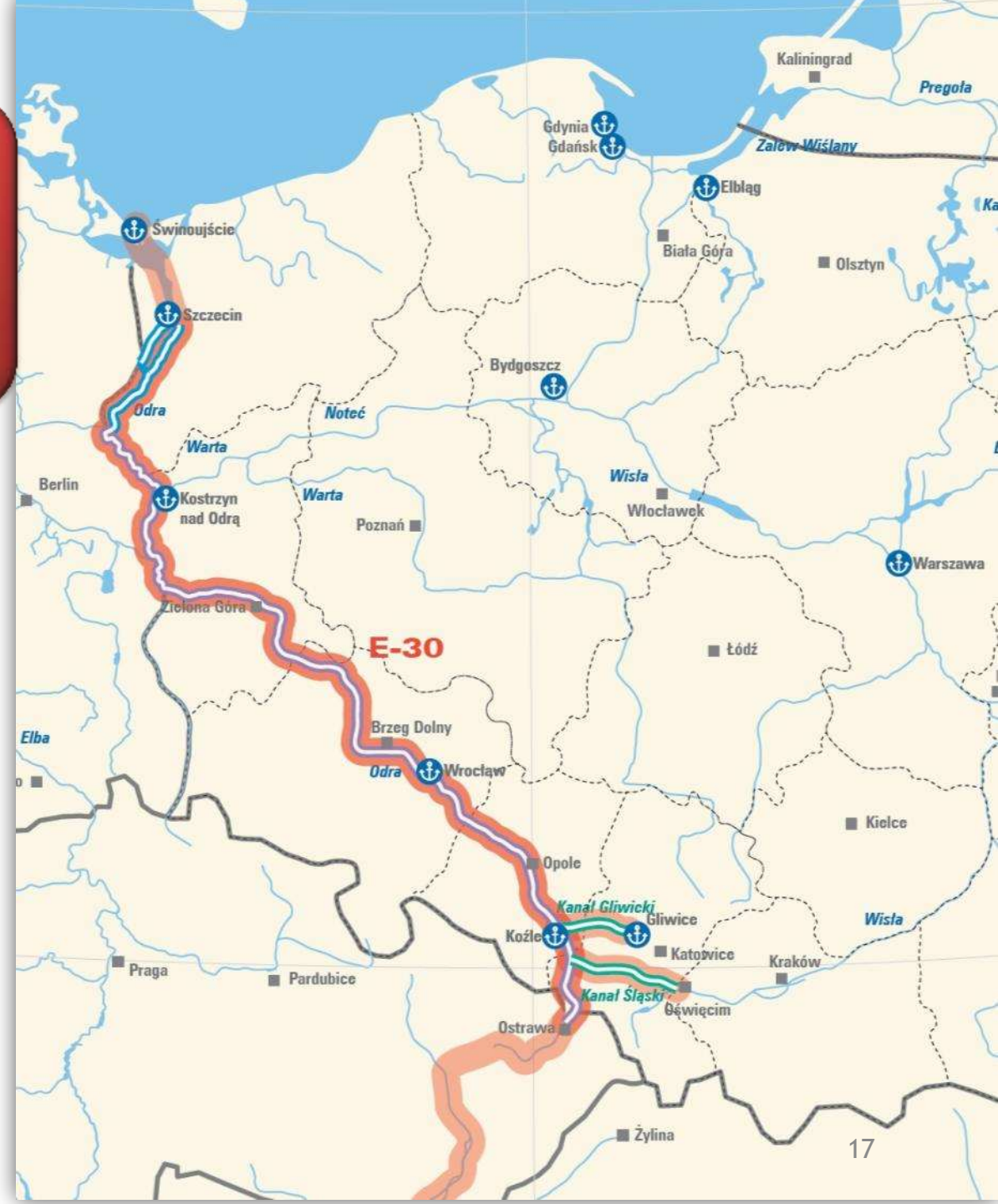
Odrzańska Droga Wodna (E-30) - osiągnięcie międzynarodowej klasy żeglowności i włączenie w europejską sieć dróg wodnych

I.1. Likwidacja aktualnych wąskich gardel

I.2. Przystosowanie Odrzańskiej Drogi Wodnej do parametrów klasy Va

I.3. Budowa na terytorium Polski odcinka połączenia Dunaj-Odra-Łaba

I.4. Budowa Kanału Śląskiego

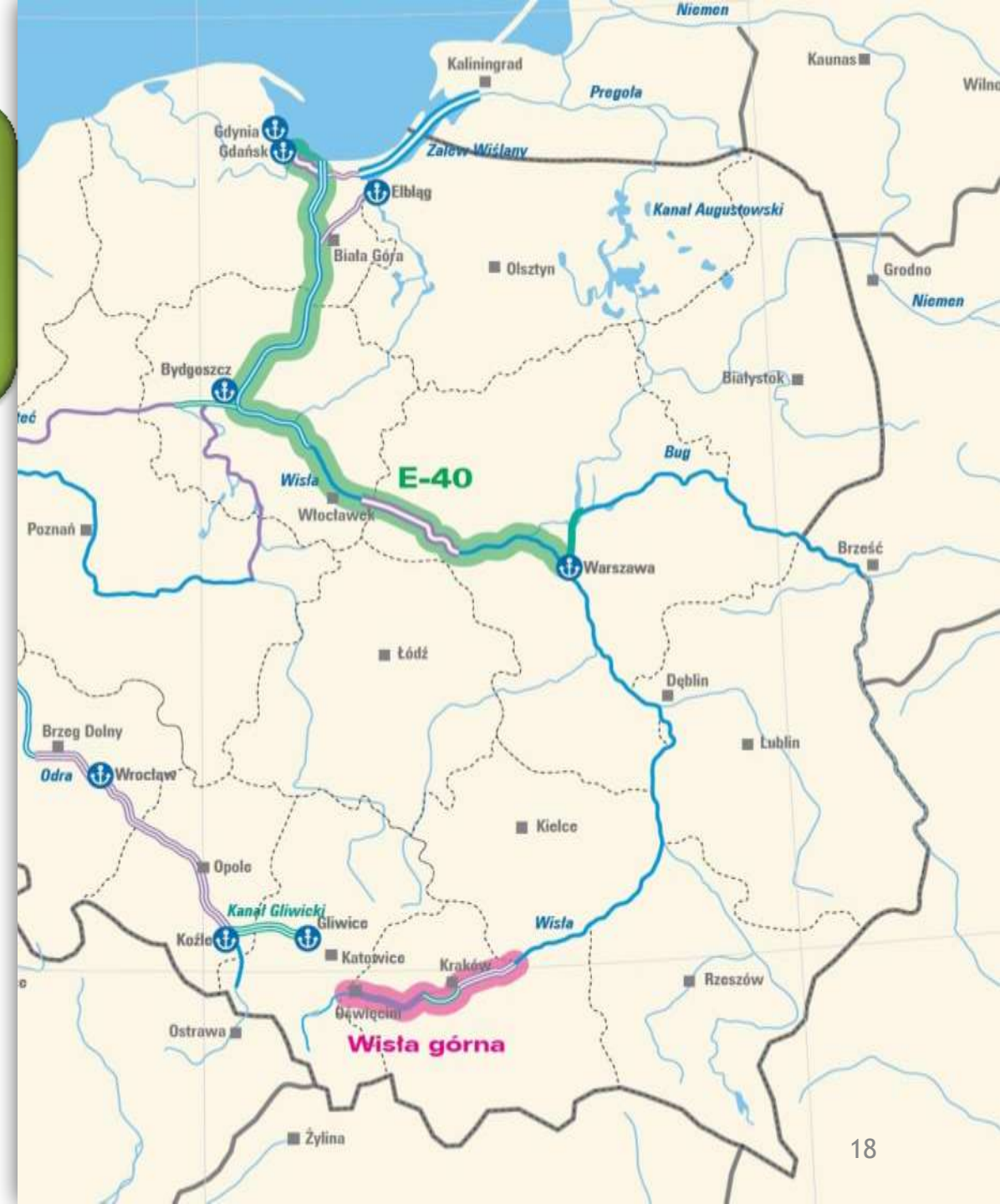


## Priorytet II.

### Droga wodna rzeki Wisły - uzyskanie znacznej poprawy warunków nawigacyjnych

II.1. Budowa kaskady środkowego i dolnego odcinka Wisły od Warszawy do Gdańska

II.2. Modernizacja górnej skanalizowanej Wisły oraz budowa stopnia wodnego w Niepołomicach





### Priorytet III.

Połączenie Odra-Wiśła-Zalew Wiślany (E-70) i Wiśła-Brześć (E-40) - rozbudowa międzynarodowych dróg wodnych

III.1. Przygotowanie do modernizacji międzynarodowej drogi wodnej Odra-Noteć-Wiśła-Zalew Wiślany (E-70)

III.2. Przygotowanie do budowy polskiego odcinka międzynarodowej drogi wodnej Wiśła-Dniestr (E-40) z Warszawy do Brześcia.



## Priorytet IV. Rozwój partnerstwa i współpracy na rzecz śródlądowych dróg wodnych

IV.1. Wdrożenie systemu usług informacji rzecznej (RIS)

IV.2. Rozwój partnerstwa krajowego na rzecz śródlądowych dróg wodnych

IV.3. Rozwój współpracy międzynarodowej na rzecz śródlądowych dróg wodnych





## Odrzańska Droga Wodna

Dostosowanie  
Kanału Gliwickiego  
do Va klasy drogi wodnej

2016-2020

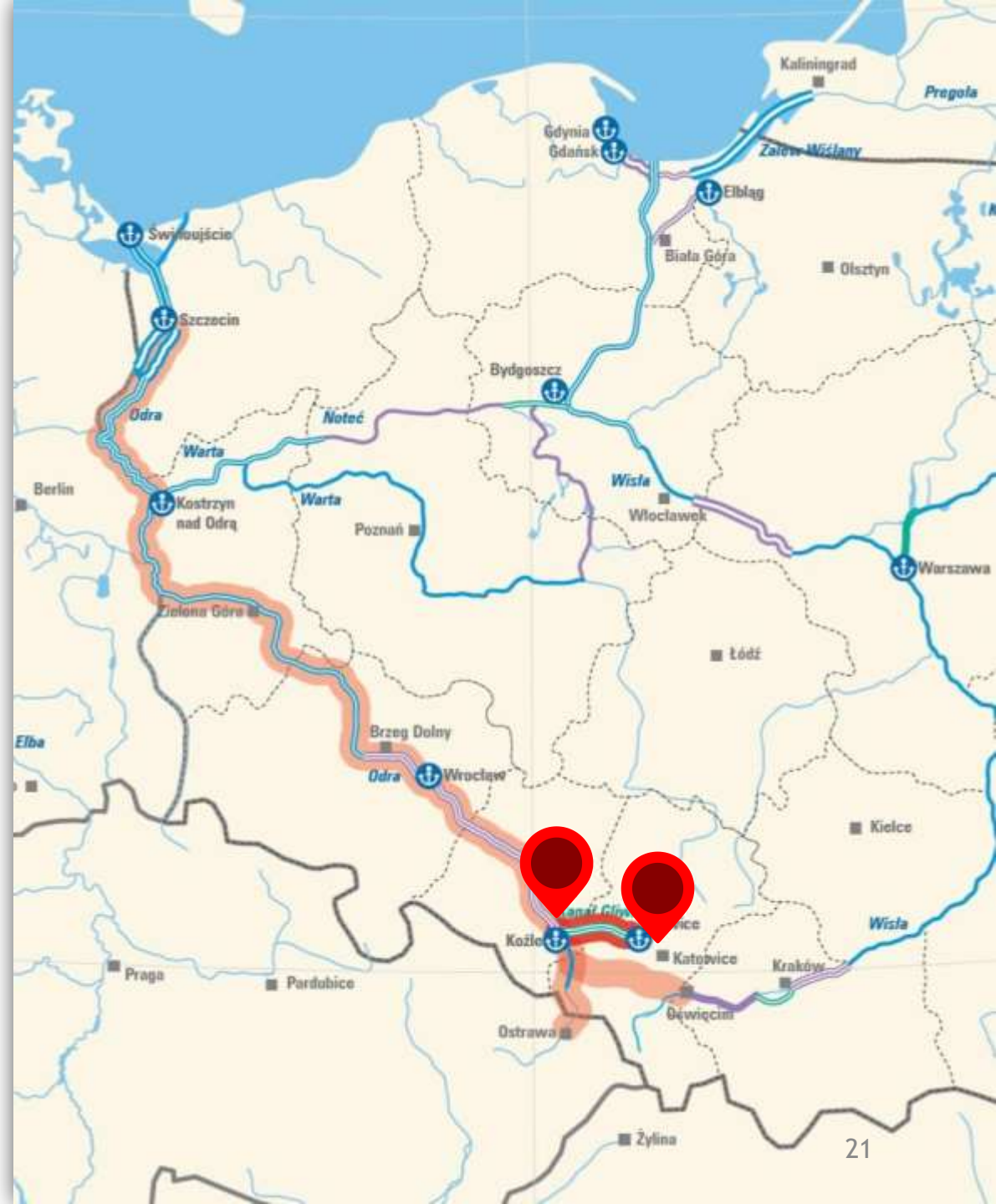
0,2 mld zł

2021-2030

2,9 mld zł

Łącznie

3,1 mld zł



## Odrzańska Droga Wodna

Odra skanalizowana (Koźle - Brzeg Dolny) -  
modernizacja istniejących  
24 stopni wodnych

2016-2020

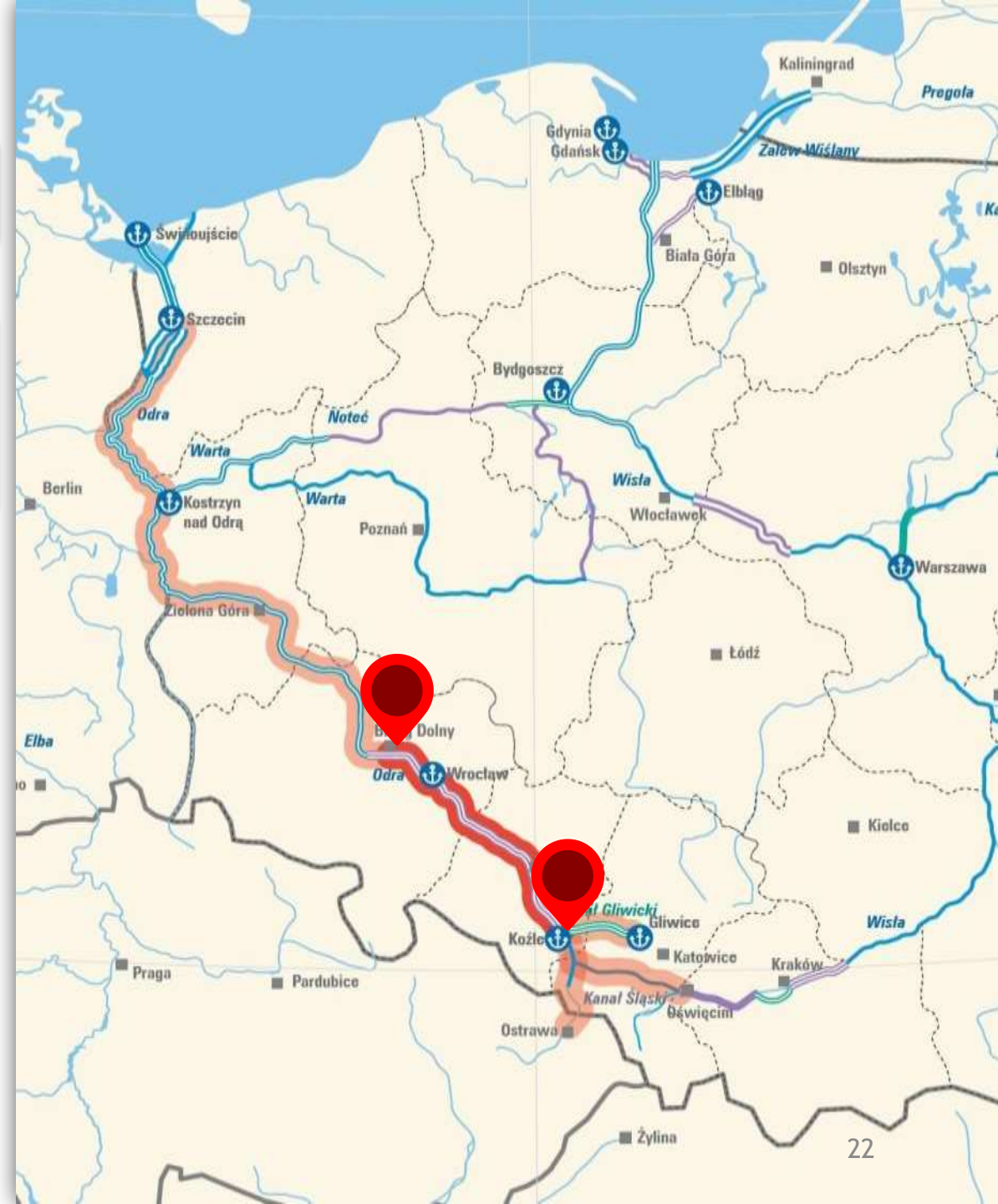
0,9 mld zł

2021-2030

2 mld zł

Łącznie

2,9 mld zł



## Odrzańska Droga Wodna

Odra swobodnie płynąca  
(Brzeg Dolny - ujście Nysy Łużyckiej) -  
budowa 14 stopni 3-przęstowych

2016-2020

1,6 mld zł

2021-2030

5,0 mld zł

**Łącznie**

**6,6 mld zł**





## Odrzańska Droga Wodna

Odra graniczna

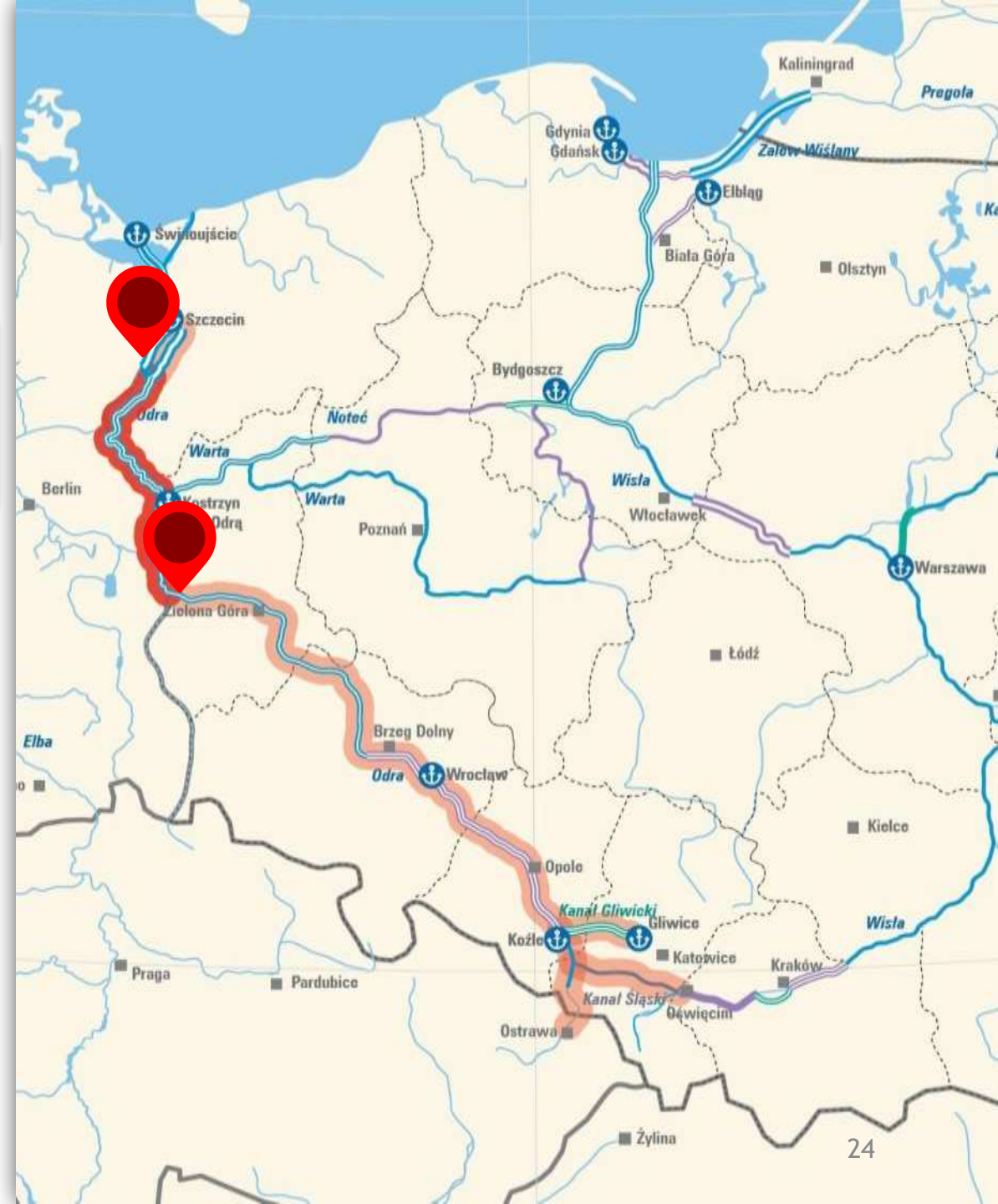
- budowa 5 stopni 4-przęstowych
- budowa 3 stopni 6-przęstowych

2021-2030

4,5 mld zł

Łącznie

4,5 mld zł



## Odrzańska Droga Wodna

### Odra dolna

- Budowa lub remont opasek brzegowych i ubezpieczeń brzegu
- Pogłębienie przekopu Klucz-Ustowo
- Pogłębienie Jeziora Dąbie

2016-2020

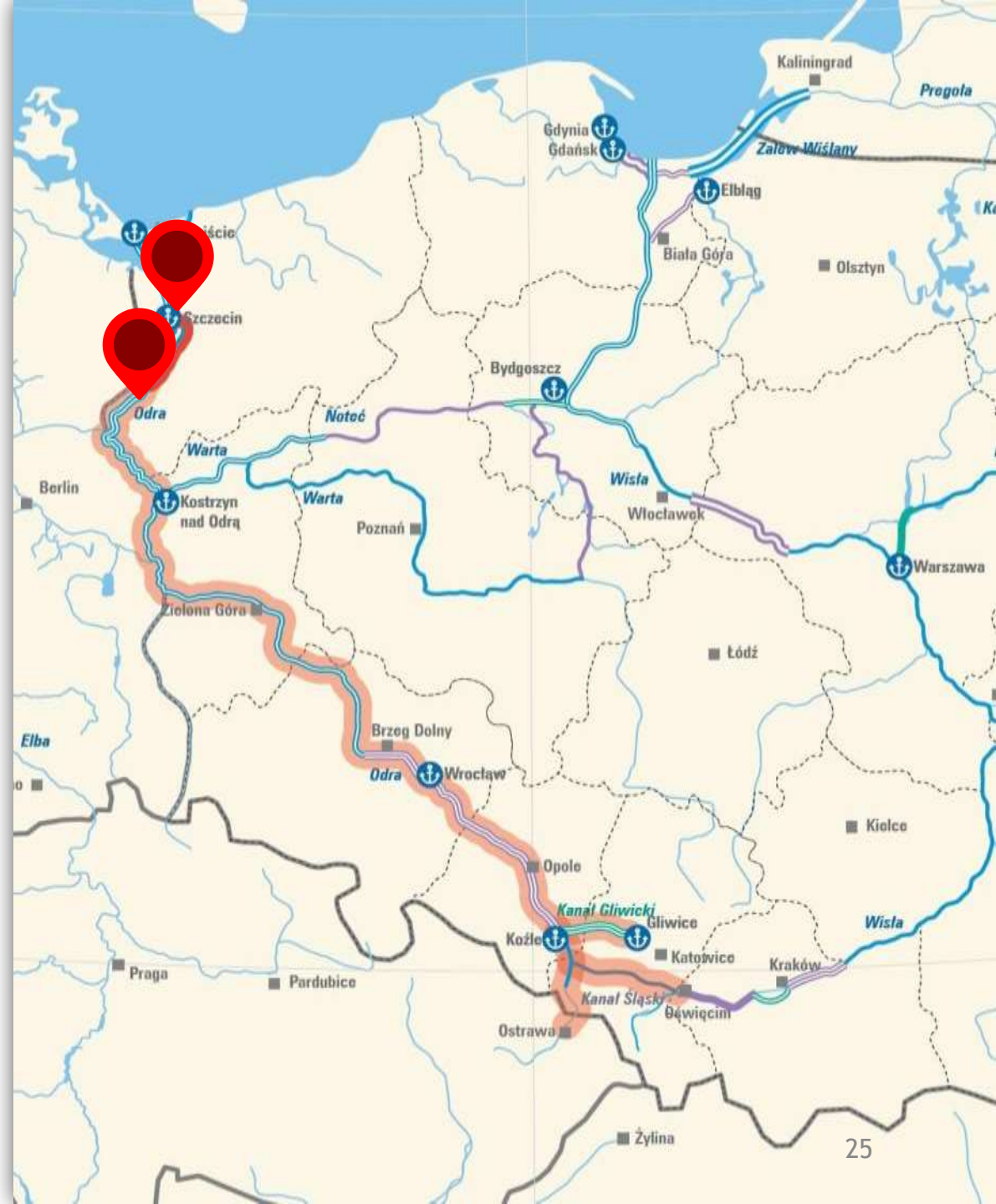
0,16 mld zł

2021-2030

0,14 mld zł

**Łącznie**

**0,3 mld zł**



## Połączenie Dunaj-Odra-Łaba

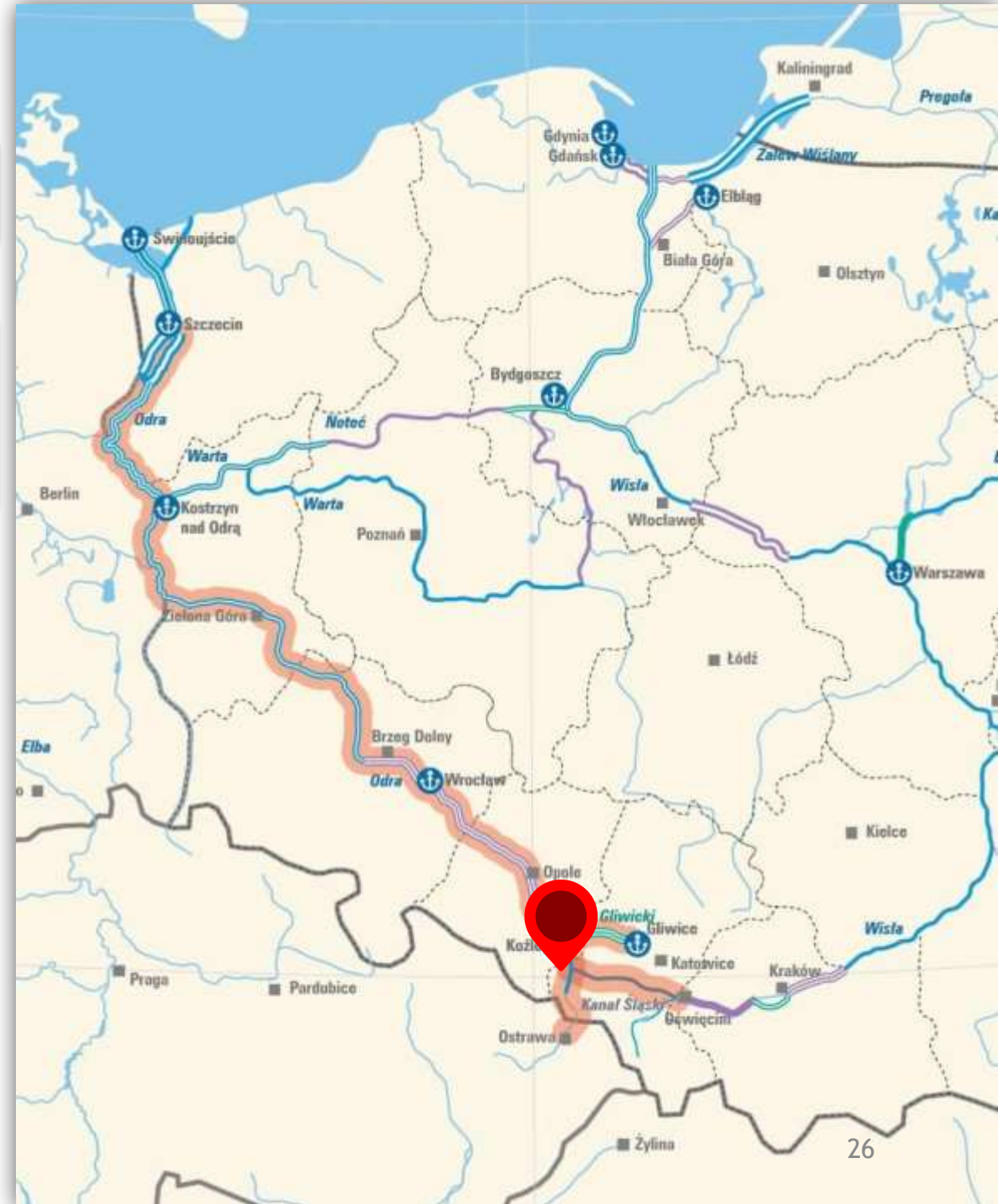
Zbiornik Racibórz -  
dostosowanie polderu Racibórz do zbiornika  
retencyjnego z funkcją żeglugową

2021-2030

0,67 mld zł

Łącznie

0,67 mld zł





## Połączenie Dunaj-Odra-Łaba

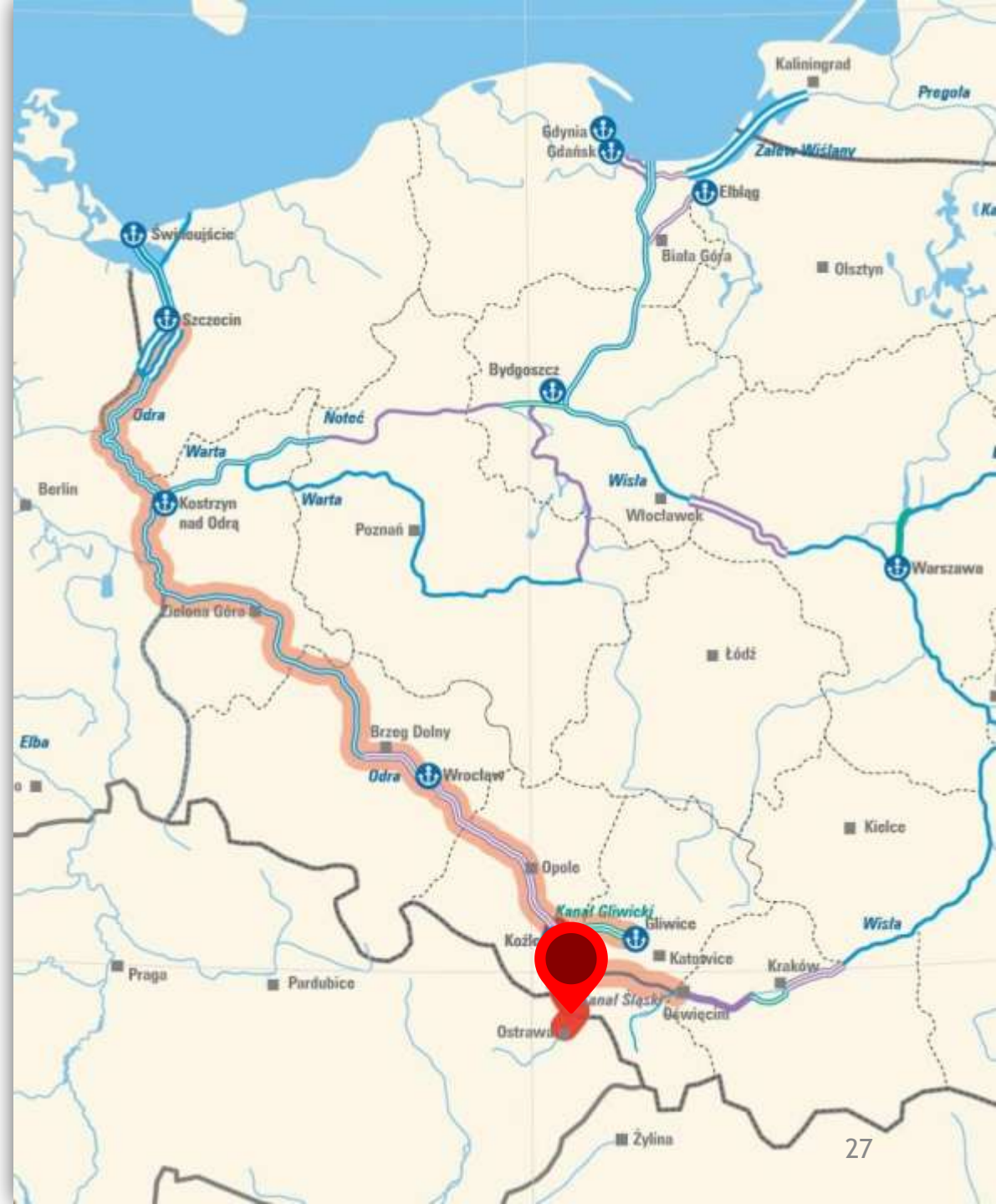
Budowa polskiego odcinka  
drogi wodnej Koźle-Ostrawa

2021-2030

1,67 mld zł

Łącznie

1,67 mld zł



## Odrzańska Droga Wodna

### Budowa Kanału Śląskiego

2016-2020

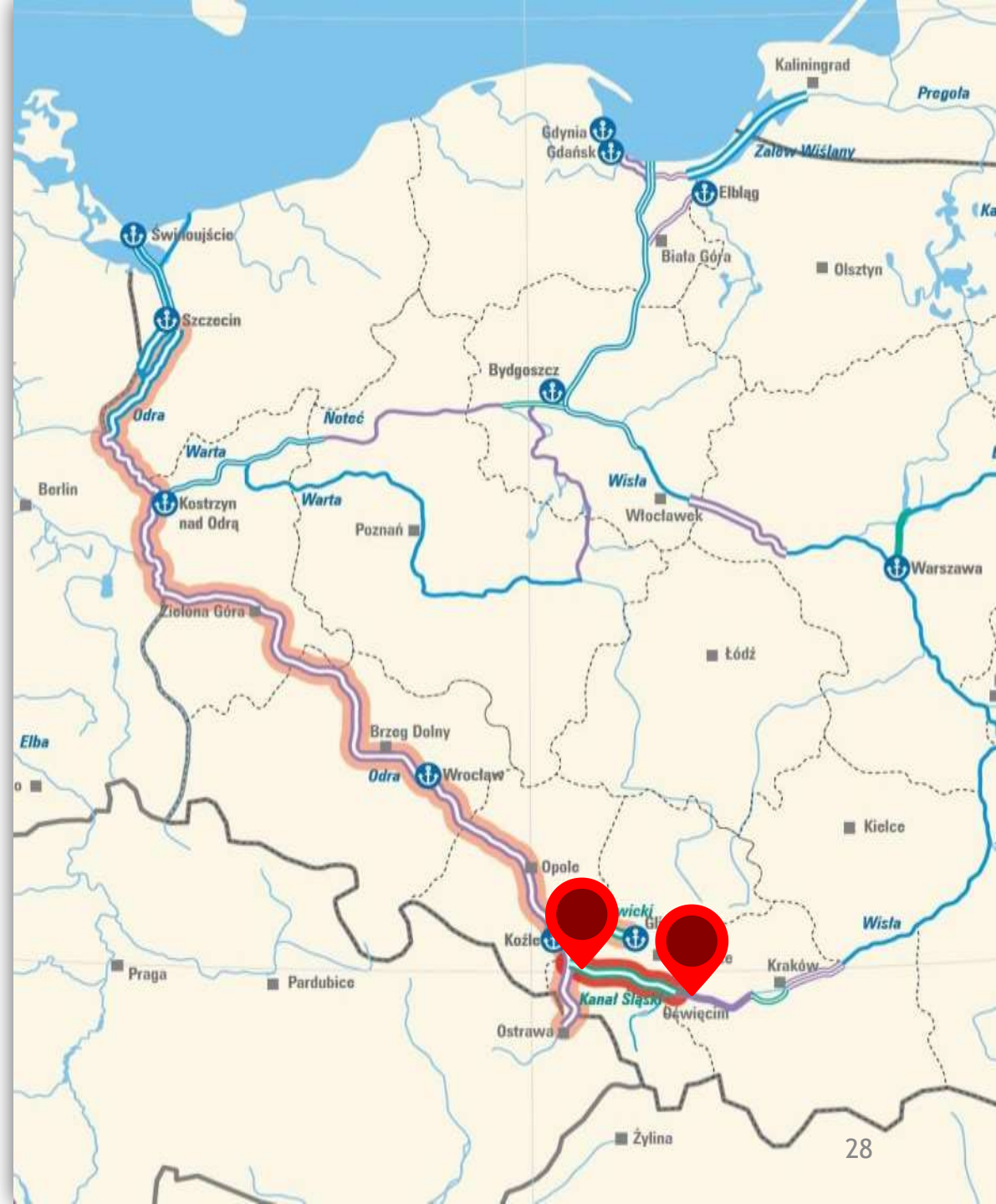
0,1 mld zł

2021-2030

10,9 mld zł

Łącznie

11,0 mld zł





# Wstępnie oszacowane koszty inwestycji na Odrzańskiej Drodze Wodnej (mld zł)

	do 2020	2021 - 2030	łącznie
Odrzańska Droga Wodna z połączeniem Dunaj-Odra- Łaba i Kanałem Śląskim)	2,9	27,8	30,7

# Potencjalne źródła finansowania

Fundusz Spójności

Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego

Instrument CEF

Fundusz Junckera

Strategia Odpowiedzialnego Rozwoju (Plan Morawieckiego)

Środki budżetu państwa

Fundusze celowe, np. NFOŚiGW, Fundusz Żeglugi Śródlądowej

Środki samorządów terytorialnych

Środki inwestorów z zainteresowanych sektorów



# Jakie są koszty zaniechania inwestycji?

Bezpośrednie straty w wyniku powodzi w latach 1997-2010 wyniosły łącznie ok. **44 mld zł** (**średniorocznie jest to kwota 3,4 mld zł**), w tym:

- **21,1 mld zł** - powódź w 1997 roku,
- **12,8 mld zł** - powódź w 2010 roku.

Dla porównania:

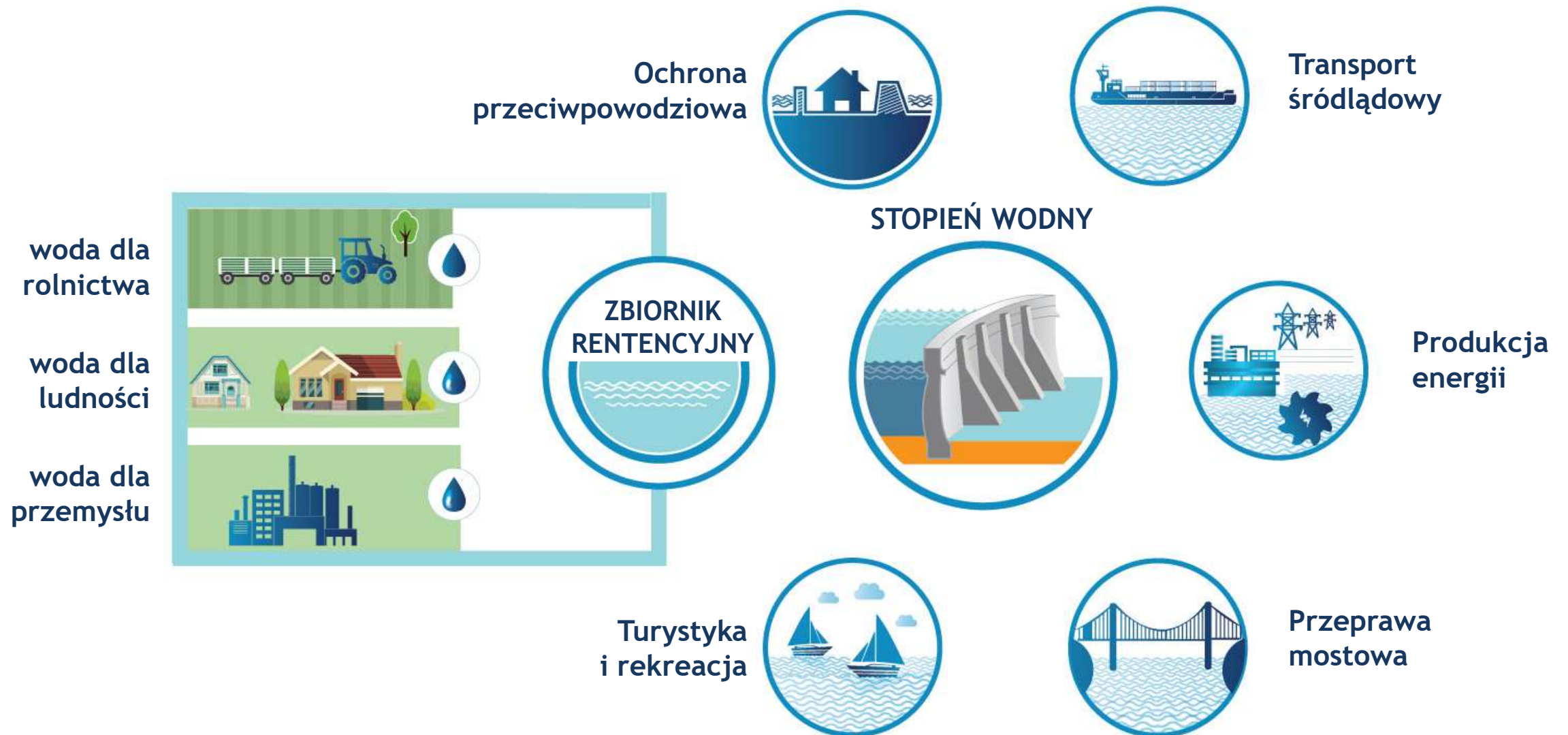
- Koszt budowy **jednego stopnia** wodnego z elektrownią na Dolnej Wiśle wynosi około **3,5 mld zł**.



źródło: Badania społeczno-ekonomicznych skutków zagospodarowania dolnej Wisły, Energa; na podstawie szacunków KZGW



# Jakie będą korzyści?



# Popyt na przewozy ODW - prognoza

Wzrost przewozów na drodze wodnej:

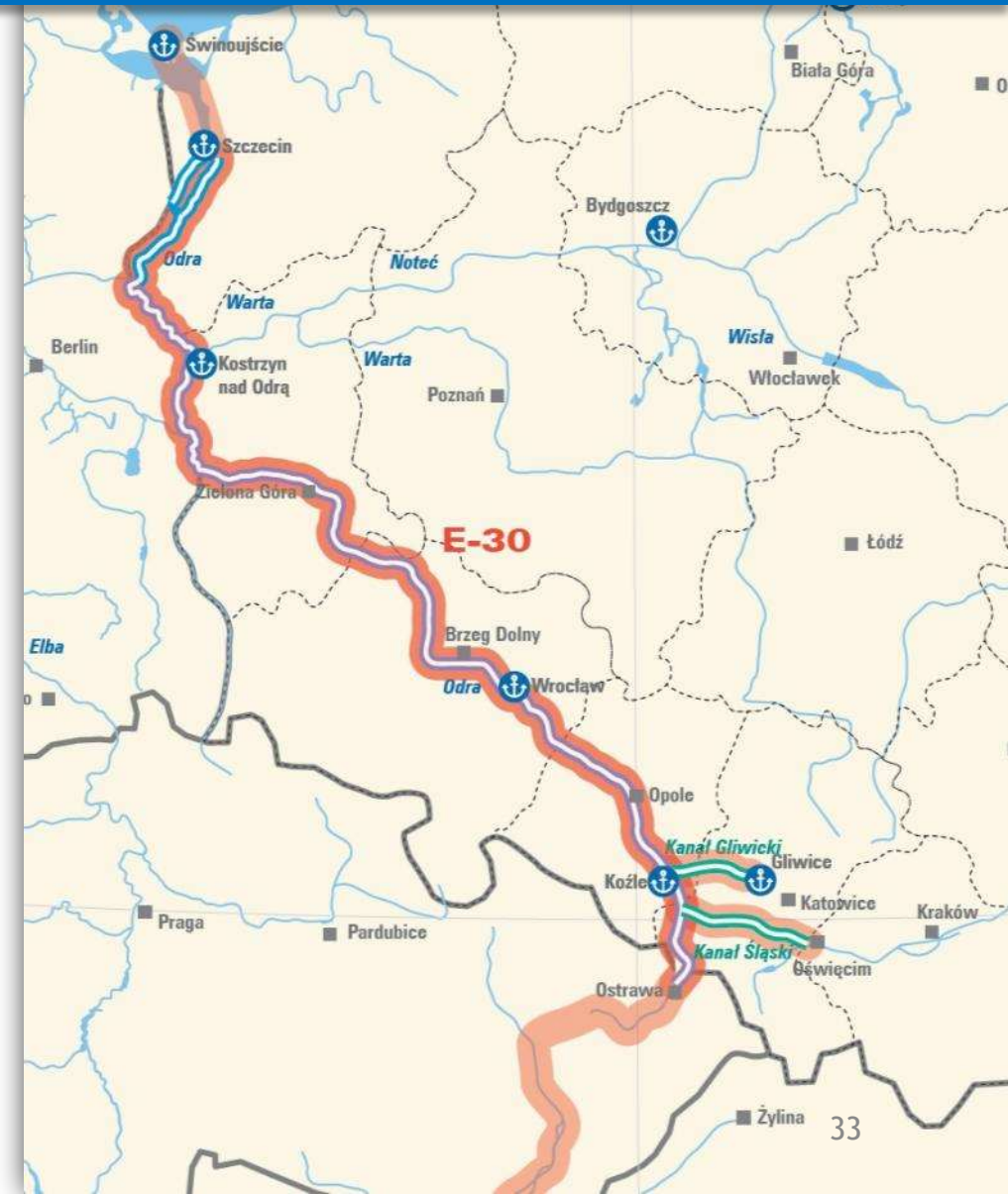
- do 2020 r. do 20 mln ton,
- do 2030 r. do 25 mln ton.

Odcinek Ostrava - Koźle:

- do 2020 r. do 3,45 mln ton,
- do 2050 r. do 4,70 mln ton.

Odra w IV klasie żeglowności:  
wzrost potencjału zaplecza  
kontenerowego do 10,4 mln ton.

Przesunięcie na ODW ładunków w  
kontenerach w wielkości ok. 100 tys. TEU.



# Korzyści z żeglugi śródlądowej

## ENERGETYCZNE

Wykorzystanie energetycznego potencjału rzeki Wisły - produkcji energii elektrycznej z odnawialnego źródła

## TRANSPORTOWE

Zmniejszenie kongestii w innych gałęziach transportu

## SPOŁECZNE

Stworzenie nowych miejsc pracy

## EKOLOGICZNE

Ograniczenie kosztów zewnętrznych transportu



# Korzyści z inwestycji w żeglugę śródlądową

Wzrost plonów rolniczych w wyniku uregulowania stosunków wodnych

Rozwój regionalny

Rozwój turystyki

Zmniejszenie degradacyjnego wpływu transportu na środowisko

Ograniczenie zniszczeń obszarów zagrożonych powodziami

# Korzyści z inwestycji



Ograniczenie zużycia węgla  
do produkcji energii elektrycznej  
318 mln USD/rocznie

Różnice w utrzymaniu drogi wodnej  
w porównaniu z drogą kołową  
82 mln USD/rocznie

Stworzenie nowych miejsc pracy  
6 mln USD/rocznie

Ochrona przeciwpowodziowa  
18 mln USD/rocznie

Przeniesienie transportu lądowego na śródlądowy  
35 mln USD/rocznie

# Perspektywa czasowa - kiedy chcemy to zrobić



2030

2020

2016



2016

# Wsparcie rozwoju śródlądowych dróg wodnych

- ✓ Rada Ministrów przyjmuje strategiczne dokumenty dotyczące rozwoju śródlądowych dróg wodnych;
- ✓ Polska ratyfikuje Konwencję AGN;
- ✓ Powstaje Komitet Sterujący programu rozwoju śródlądowych dróg wodnych;
- ✓ Zacieśniamy współpracę z Republiką Czeską i rozpoczynamy dialog z Komisją Europejską, Niemcami i Słowacją.



2016

# Odrzańska Droga Wodna

- ✓ Przetarg na **studium wykonalności** Odrzańskiej Drogi Wodnej;
- ✓ Przygotowanie dokumentacji dotyczącej **zmiany funkcji** Zbiornika Racibórz;
- ✓ Przetarg na studium wykonalności polskiego odcinka połączenia **Dunaj-Odra-Łaba**.





2017

# Odrzańska Droga Wodna

- ✓ Powstanie **Międzynarodowej Komisji Odrzańskiej**;
- ✓ **Opracowanie dokumentacji** niezbędnej do rozpoczęcia inwestycji na Odrzańskiej Drodze Wodnej;
- ✓ Przygotowanie dokumentacji koniecznej do ujęcia Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Dolnej Wisły **w Sieci TEN-T**.

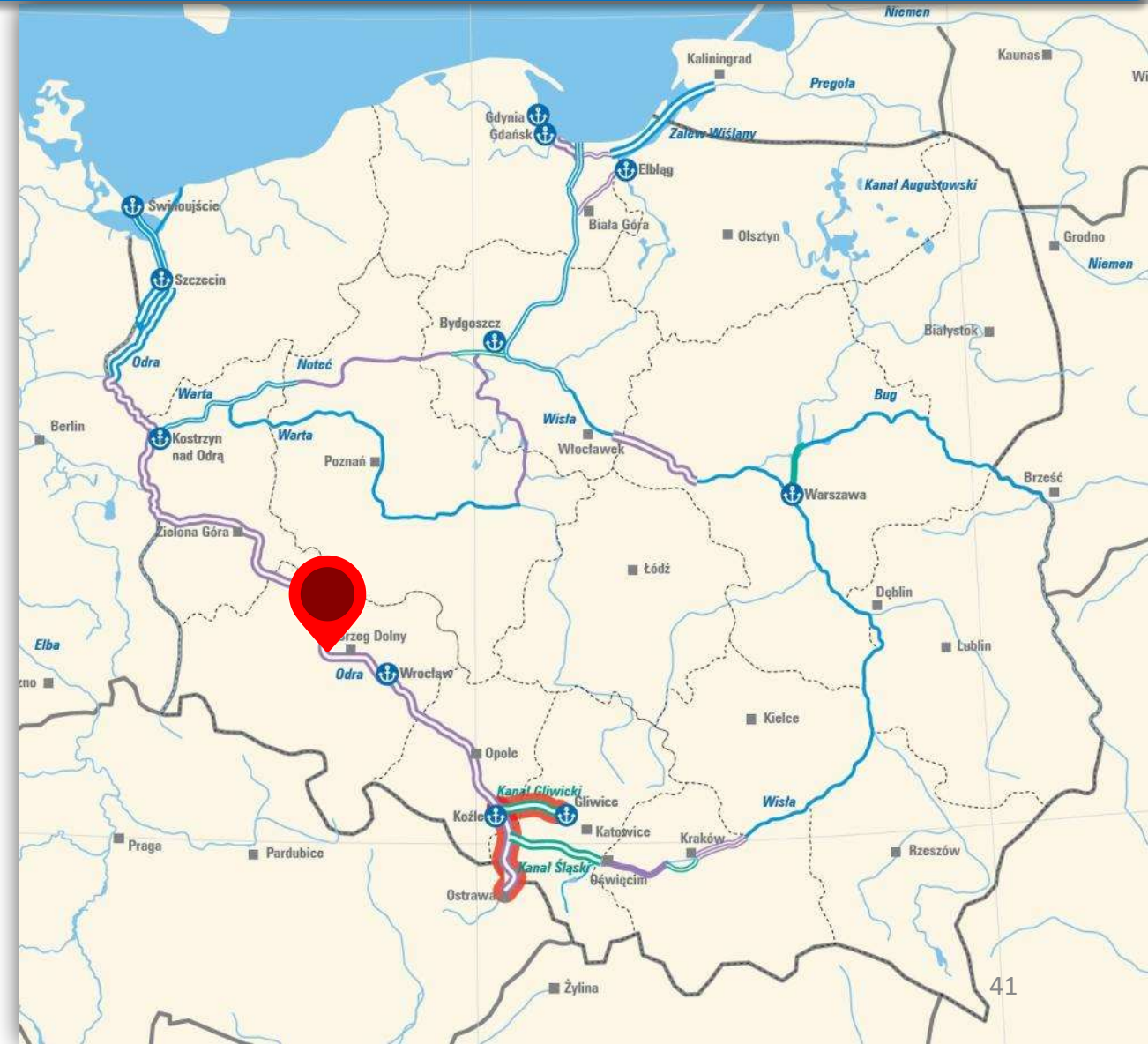




do 2020

# Odrzańska Droga Wodna

- ✓ **Malczyce** - dokończenie budowy stopnia wodnego (rok 2018/2019);
- ✓ **Kanał Gliwicki** - remont i modernizacja śluz.
- ✓ Selektywna **przebudowa istniejących śluz** na Odrze skanalizowanej;
- ✓ **Racibórz**: przebudowa polderu na zbiornik retencyjny jako część połączenia Odra-Dunaj;
- ✓ Przygotowanie do budowy polskiego odcinka **połączenia Dunaj-Odra-Łaba**;



do 2020

# Odrzańska Droga Wodna

Odra swobodnie płynąca  
(Brzeg Dolny - ujście Nysy Łużyckiej)

- ✓ **Lubiąż i Ścinawa** - rozpoczęcie budowy stopni wodnych;
- ✓ **Likwidacja wąskich gardel** - zakończenie naprawy i modernizacji zabudowy regulacyjnej;
- ✓ Opracowanie **konceptji kanalizacji** Odry do ujścia Nysy Łużyckiej.

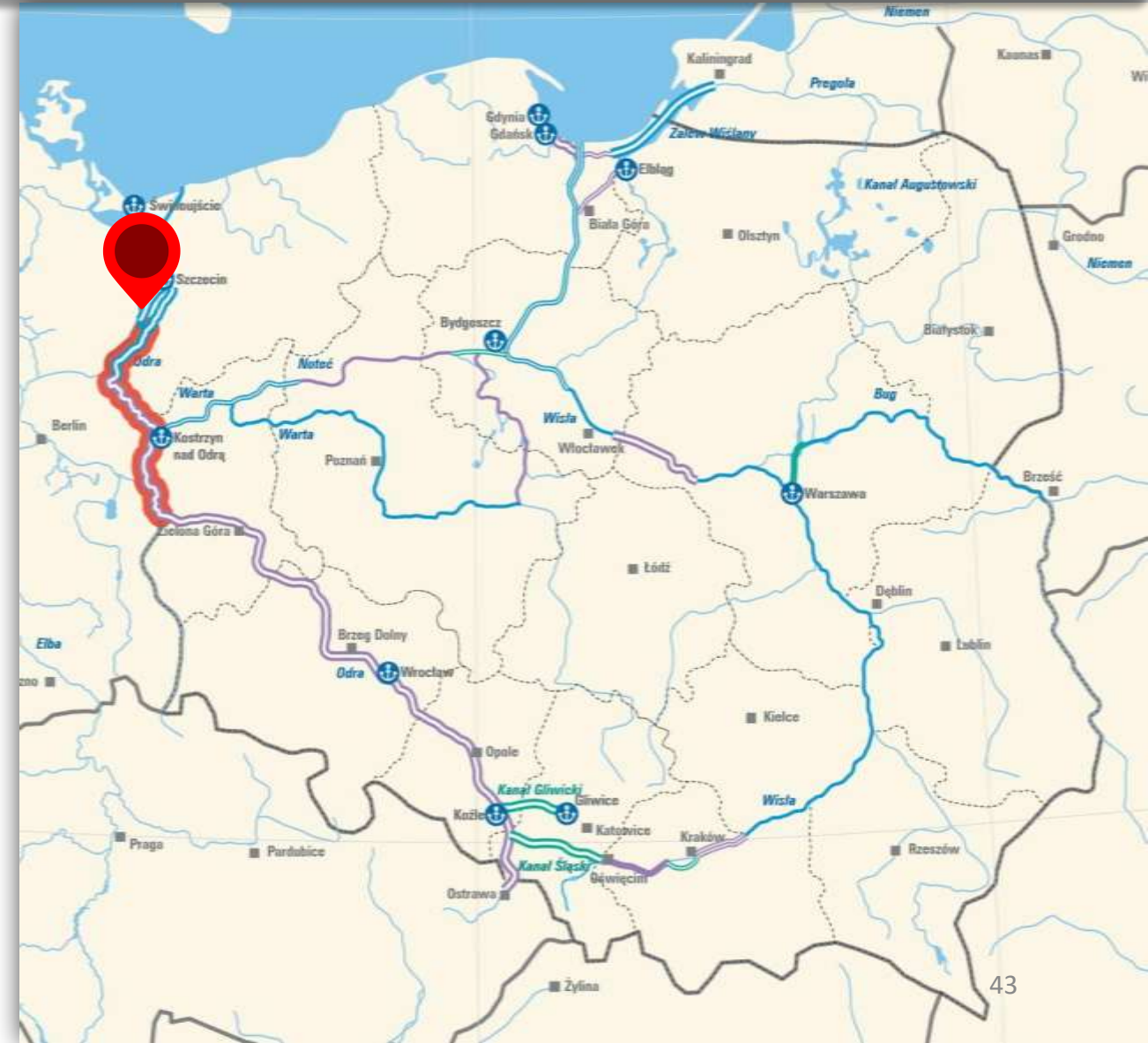




do 2020

# Odrzańska Droga Wodna

- ✓ **Odra graniczna** - przygotowanie we współpracy z Niemcami dokumentacji koniecznej do **kanalizacji**;
- ✓ **Szczecin Podjuchy** - przebudowa zwodzonego mostu kolejowego na Regalicy - **usunięcie wąskiego gardła**





Dziękuję za uwagę.

Przemysław Żukowski