



SZANSE ROZWOJU ZINTEGROWANEJ KOMUNIKACJI PASAŻERSKIEJ NA RZECE WARCIE

Czerwonak, maj 2015 roku





O firmie Uniwersyteckie Centrum Transferu Technologii Medycznych w Poznaniu Sp. z o.o.

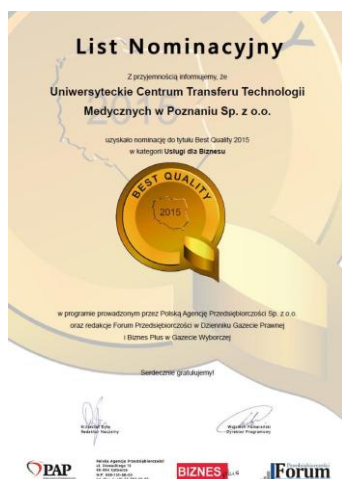
W Uniwersyteckim Centrum Transferu Technologii Medycznych chcemy aby nasza praca przynosiła prawdziwe korzyści społeczeństwu.

W naszej ofercie poza usługami badawczymi realizowanymi w oparciu o zasoby Uniwersytetu Medycznego w Poznaniu na rzecz podmiotów zewnętrznych, znajduje się stale rosnąca liczba usług i produktów, chociażby takich jak, np.: badania rynku, ewaluacje, szkolenia, pomoc w zarządzaniu projektami z dziedziny rozwoju gospodarczo-społecznego, analizy sektorowe, zadania związane z pozyskaniem i zarządzaniem grantami, działania promocyjne, doradztwo związane z rozwojem infrastruktury, konsulting dla firm, szkolenia itd. Naszym klientom z sektorów publicznego, prywatnego i pozarządowego oferujemy wartościowe rozwiązania i wyjątkowe perspektywy.

Historia Uniwersyteckiego Centrum Transferu Technologii Medycznych w Poznaniu liczy 5 lat. Jednak nasze doświadczenie jest liczone poprzez konsultantów, których skupiliśmy wokół siebie i obejmuje wiele dziedzin, na przykład takie jak gospodarka i konkurencyjność; regiony, miasta i nieruchomości, energia i woda, transport i mobilność, polityka społeczna, edukacja, zdrowie i zarządzanie, e-biznes. Nasi konsultanci są wieloletnimi ekspertami w swoich dziedzinach. Ceniśmy sobie naszych partnerów, z którymi mamy przyjemność współpracować.

Jesteśmy otwarci na inicjatywy takie jak ta, dla której mieliśmy sposobność opracować niniejszy dokument. Życzymy wytrwałości i dalszej konsekwencji w dążeniu do realizacji założonych celów.

Uniwersyteckie Centrum Transferu Technologii Medycznych w Poznaniu Sp. z o.o. firma nominowana do BEST QUALITY w kategorii USŁUGI DLA BIZNESU.



Best Quality jest ogólnopolskim programem wizerunkowym promującym firmy i instytucje, które skutecznie wdrażają wysokie standardy zarządzania w swoim środowisku pracy, a także oferują klientom produkt najwyższej jakości.

Prowadzi go Polska Agencja Przedsiębiorczości wraz z redakcją „Biznes Plus” w Gazecie Wyborczej. Na łamach papierowych i w internetowym wydania prezentowane są firmy, które cechuje solidność i dbałość o standard oferowanych usług i produktów. Dostrzegani są tylko ci, którzy są wartymi zaufania partnerami biznesowymi.

Nagrody Best Quality są wyrazem uznania za dotychczasowe osiągnięcia. Laureaci otrzymują to prestiżowe wyróżnienie w czasie trwania Polskiego Kongresu Przedsiębiorczości, jednego z najważniejszych wydarzeń biznesowych w Polsce, skupiającego kilkuset przedstawicieli wyższego managementu.

SPIS TREŚCI

WSTĘP	3
I. ZAŁOŻENIA DLA PROJEKTU: ZINTEGROWANA KOMUNIKACJA PASAŻERSKA NA RZECE WARCIE	5
1.1 Typologia inwestycji oraz planowanego rozwoju.....	5
1.2 Wskaźniki realizacji	5
1.3 Pozostałe korzyści	5
1.4 Elementy techniczne związane z realizacją projektu (tor wodny, nabrzeże, jednostki transportowe)	6
II. OTOCZENIE PROJEKTU: ANALIZA STRATEGICZNA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ W POLSCE	7
2.1 Drogi wodne jako infrastruktura techniczna kraju.....	7
2.2 Charakterystyka dróg wodnych.....	8
2.3 Sieć dróg wodnych w Polsce – diagnoza i uwarunkowania strategiczne.....	10
2.4 Rzeki i sieć dróg wodnych, tzw. pętli wielkopolski	13
2.5 Produkt turystyczny i komunikacyjny	16
2.6 Turystyka Wodna w Polsce	18
III. ANALIZA SWOT	21
3.1 Szanse	21
3.2 Zagrożenia	23
3.3 Mocne Strony	24
3.4 Słabe Strony.....	25
IV. PODSTAWOWE CELE I KIERUNKI DZIAŁAŃ STRATEGICZNYCH	26
4.1 Kierunki działań strategicznych warunkujących rozwój żeglugi śródlądowej w Polsce	26
4.2 Cele priorytetowe.....	27
4.3 Korzyści z realizacji podejmowanych działań.....	27
PODSUMOWANIE	29
BIBLIOGRAFIA	30

WSTĘP

Od zarania dziejów rzeki zajmowały pierwszorzędne znaczenie w rozwoju niemal wszystkich cywilizacji świata. Były źródłem wody i pożywienia, tworzyły naturalne ciągi komunikacyjne, stanowiły granice lub osie regionów i pełniły funkcje obronne - a więc spełniały wszystkie warunki niezbędne dla ludzkiej egzystencji. Dlatego właśnie nad rzekami powstawały osady i miasta.

Dla ludów słowiańskich, które w VI i VII w. n.e. prowadziły osiadły tryb życia, istniejące ciągi wodne stały się podstawą bytu i rozwoju. Były obiektem kultu, ponieważ wierzono, że rzeki są „żyłami Matki Ziemi”. Kojarzono je z przemijaniem, upływem czasu, traktowano je jako miejsce oczyszczenia i uzdrowienia, a nawet granicę między tym a tamtym światem. Topiono w nich Marzannę, aby przegnać zimę i wrzucano przedmioty, których nie wolno było pozbywać się w inny sposób - np. zniszczone święte obrazy. Wreszcie w obawie przed ich niszczycielską mocą, jaką niosły powodzie, traktowano je z należyty szacunkiem i respektem.

Dzięki rzekom miasta bogaciły się i rozrastały. Handel i transport rzeczny kwitły na przestrzeni wieków. Zmieniło się to dopiero w czasach wielkiej rewolucji przemysłowej, kiedy to barki zostały zdominowane przez transport kołowy, a ludzie zaczęli odwracać się od rzek w stronę dróg. Ta sama rewolucja spowodowała, że zapomniano o istotnej roli, jaką rzeki odgrywały na przestrzeni dziejów - zarówno w kontekście przyrodniczym, historycznym, jak i kulturowym.

W czasach współczesnych, w świadomości ludzkiej, rzeki często mają marginalne znaczenie. Zanieczyszczone i ogrodzone wałami zdają się płynąć niezauważone. Nasza uwaga skupia się na nich przede wszystkim podczas powodzi, kiedy to stanowią realne zagrożenie dla domów i ludzkiego życia.

Na szczęście sytuacja ta powoli ulega zmianie - coraz częściej podejmowane są starania o przywrócenie znaczenia rzek w naszej kulturze, historii i świadomości. Unia Europejska obecnie stawia na żeglugę.

Transport wodny śródlądowy, z punktu widzenia przyjętego jako kierunek rozwoju polityki transportowej w Europie zasady zrównoważonego rozwoju, jest istotną gałęzią całego systemu transportowego. W Polsce jednakże gałąź ta ma niewielkie znaczenie. Przyczyn niskiego udziału żeglugi śródlądowej na rynku przewozowym należy upatrywać przede wszystkim w złym stanie technicznym dróg wodnych oraz zbyt małej retencji zbiornikowej dla odpowiedniego wyrównywania przepływów wody w rzekach. Wszak o tym, czy żegluga śródlądowa występuje w ofercie podaży na rynku transportowym decyduje istnienie drogi wodnej, natomiast pozostałe czynniki jedynie stymulują lub ograniczają jej miejsce w systemie transportowym. Ponadto, uzależnienie występowania dróg wodnych od warunków naturalnych stanowi zasadnicze ograniczenie możliwości elastycznego dostosowywania ich do zmieniających się potrzeb przewozowych. Stąd gęstość dróg wodnych jest znacznie mniejsza niż w innych gałęziach transportu, a o możliwościach rozwoju żeglugi śródlądowej decyduje przede wszystkim ich jakość i układ przestrzenny. W niewielu krajach europejskich, posiadających naturalne drogi wodne, żegluga śródlądowa ma ta marginalne znaczenia jak w Polsce.

Tymczasem ogólnie znanymi zaletami transportu wodnego śródlądowego są jego walory ekonomiczne i ekologiczne. Transport ten jest najtańszą i najmniej emisyjną formą transportu. Trzeba jednak mieć na uwadze, że istotną cechą opłacalności przewozów jest zdolność przewozowa drogi wodnej. Im wyższe parametry szlaku wodnego, tym większe możliwości przewozu a tym samym większe korzyści ekonomiczne.

Jak podają dane Ministerstwa Infrastruktury: 1 litr paliwa pozwala przewieźć barce na odległość 1 km aż 127 ton ładunku, podczas, gdy samochodem jedynie 50 ton, a koleją 97 ton. Niska energochłonność jest przyczyną znacznie mniejszej niż w transporcie samochodowym emisji zanieczyszczeń powietrza. Koszty zewnętrzne transportu śródlądowego wynoszą wg opracowań Komisji Europejskiej 5 EUR na 1000 tkm¹ i są prawie pięciokrotnie mniejsze niż koszty zewnętrzne

¹ Tonokilometr (tkm; ang.: ton-km=ton-kilometre) – stosowana w transporcie towarowym jednostka miary pracy przewozowej wykonanej przez środek transportu towarowego, określająca przewiezienie jednej tony towarów na odległość jednego kilometra.

transportu drogowego (24,12 EUR/1000 tkm). Podczas gdy transport samochodowy napotyka bariery w postaci kongestii na drogach, drogi wodne dysponują dużymi rezerwami przepustowości. Na uwagę zasługuje duża ładowność i masowość floty żeglugi śródlądowej. Warto również podkreślić małą emisję dwutlenku węgla do atmosfery przez żeglugę śródlądową, która wynosi 33,4 g/tkm, w porównaniu z innymi środkami transportu: kolej – 48,1 g/tkm i samochody ciężarowe – aż 164 g/tkm.

Celem niniejszej analizy jest przedstawienie obecnego stanu transportu śródlądowego w Polsce i Wielkopolsce, ze szczególnym uwzględnieniem aglomeracji poznańskiej. Analiza ma posłużyć jako baza do prac nad przygotowaniem programu rozwoju zintegrowanej komunikacji pasażerskiej na rzece Warcie.

Analiza odniosła się do uwarunkowań technicznych, organizacyjno-prawnych i ekonomicznych funkcjonowania żeglugi śródlądowej i infrastruktury dróg wodnych śródlądowych w Polsce i Wielkopolsce. W trakcie prac nad niniejszym dokumentem skupiono się przede wszystkim na analizie szeregu dokumentów źródłowych i już istniejących opracowań oraz ekspertyz (patrz bibliografia).

Pracom konsultantów przyświecała intencja, jaką jest stymulowanie rozwoju transportu wodnego śródlądowego jako najbardziej proekologicznej gałęzi transportu i której rozwój jest możliwy w oparciu o warunki geograficzne Wielkopolski oraz zgodnie z politykami Unii Europejskiej. W tym celu przeanalizowano także różne aspekty związane ze stanem obecnym i perspektywami dalszego rozwoju śródlądowych dróg wodnych oraz ich wykorzystania dla potrzeb transportu wodnego. Tym bardziej, że polityka transportowa Polski, realizowana zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, może w przyszłości sprzyjać włączeniu się kraju w międzynarodowy system transportu śródlądowego oraz zbliżyć Polskę do istniejących w tym względzie trendów europejskich.

I. ZAŁOŻENIA DLA PROJEKTU: ZINTEGROWANA KOMUNIKACJA PASAŻERSKA NA RZECE WARCIE

1.1 Typologia inwestycji oraz planowanego rozwoju

Koncepcja uruchomienia komunikacji pasażerskiej na rzece Warcie opiera się na dwóch podstawowych działaniach:

- a) inwestycje infrastrukturalne,
- b) inwestycje w środki wodnego transportu śródlądowego.

W zakres inwestycji infrastrukturalnych zaliczamy wykonanie utwardzeń linii brzegowej na niewielkiej (wymaganej przez wymiary jednostki pływającej) długości linii brzegowej wraz z połączeniem drogą utwardzoną z najbliższą drogą publiczną. Inwestycje powyższe obejmować będą obszar miasta Poznania oraz i sąsiednich gmin nadwarciańskich.

Realizacja projektu będzie możliwa przy wsparciu środków UE w obszarze zintegrowanego transportu.

Powyższe wsparcie spowoduje, iż obciążenia gmin związane z jego realizacją będą możliwe do udźwignięcia bez nadwyrażania możliwych do zatwierdzenia budżetów.

W ramach projektu planuje się integrację pasażerskiego transportu rzeczno z istniejącą komunikacją autobusową i kolejową. Integracja powyższa będzie polegać na wyborze odpowiedniej lokalizacji punktów przesiadkowych (przystanków wodnych). Wiele z tych lokalizacji wpisuje się jednocześnie w turystycznie atrakcyjne położenie wielu obszarów oraz spaja i uzupełnia istniejące szlaki turystyki pieszej i rowerowej również poprzez zwiększenie możliwości pokonywania przeszkody jaką jest dla tych szlaków rzeka Warta.

Z uwagi na panujące warunki szlaku wodnego przewidziany jest zakup niewielkich jednostek transportowych o małym zanurzeniu, przystosowanych do transportu osób, w tym osób poruszających się na wózkach inwalidzkich oraz rowerów. Szeroki zakres funkcjonalny wymusza myślenie o nowych jednostkach, po niezbędnych modyfikacjach projektowych. Przewiduje się możliwość transportu na poziomie 30-40 osób, co zapewnia akceptowalne rozmiary jednostek pływających oraz wystarczającą zwrotność.

Budowa nowych umocnień brzegowych powinna uwzględniać elementy niwelujące wahania poziomu rzeki oraz wykluczać elementy zawężające światło rzeki (pomosty mocowane za pomocą lin).

Idea projektu opiera się na stworzeniu systemu w możliwie niewielkiej skali (z uwagi na koszty), ale za to kompletnego z punktu widzenia funkcjonalności.

Zakres projektu wpisuje się i zarazem wykazuje swoim zakresem zgodność z działaniem polegającym na rozbudowie zintegrowanego systemu transportowego Poznania i sąsiednich gmin.

1.2 Wskaźniki realizacji

- a) wskaźnik produktu – ilość miejsc przystankowych skomunikowanych z innymi środkami transportu,
- b) wskaźnik rezultatu – ilość dni operacyjnych jednostek pływających w okresie trwałości projektu.

1.3 Pozostałe korzyści

- a) utwardzony, bezpieczny dostęp do linii brzegowej wykorzystany będzie przez wszelkie służby ratunkowe działające w danym obszarze,
- b) ujawnienie w trakcie trwałości projektu faktycznych potrzeb i oczekiwań jakie osoby prywatne / przedsiębiorcy / samorządy mogą mieć w stosunku do szeroko pojętego transportu

- rzeczny. W chwili obecnej oczekiwania te nie są znane bowiem nie ma żadnych możliwości infrastrukturalnych realizacji jakichkolwiek potrzeb,
- c) realizacja projektu spowoduje przeznaczenie terenu na zadania związane z transportem rzeczny, który mógłby zastać w innym przypadku służyć innym celom co wykluczyłoby podjęcie takich działań w przyszłości
 - d) elastyczne funkcjonowanie
 - a. jako prom dla pieszych,
 - b. regularne kursy wg rozkładu,
 - c. wycieczki,
 - d. możliwość wdrożenia karty PEKA

1.4 Elementy techniczne związane z realizacją projektu (tor wodny, nabrzeże, jednostki transportowe)

Charakterystyka toru wodnego na obszarze projektowanego działania (źródło: www.rzgw.gov.pl):

Okres nawigacji: w zasadzie od kwietnia do listopada, ale w ostatnich latach warunki do pływania występują nawet w styczniu, lutym i grudniu.

Zgodnie z klasyfikacją śródlądowych dróg wodnych jest drogą wodną o znaczeniu regionalnym. W obszarze projektowym dzieli się na dwa odcinki:

- I- Od Konina do Lubonia pod Poznaniem tj. od km 406,6 do 252,0 o dł. 154,6 km i jest zaliczona do kl. Ia /najniższej/.
Szerokość szlaku żeglownego do Lubonia wynosi ok. 30 m. Głębokość tranzytowa wynosi 60 cm przy ŚNW i 130 cm przy ŚW. Przy WWŻ najmniejszy prześwit występuje pod mostem kolej. w Solcu w km 318,0 i wynosi tylko 2,70 m.
Prześwity pozostałych mostów przekraczają 4,0 m. Statki pojedyncze, które mogą pływać po tym szlaku Warty nie powinny przekraczać 57,0 m długości i 9,20 m szerokości /przy odpowiednich warunkach hydrologicznych/.
- II- Od Lubonia do Santoku tj. od km 252,0 do 68,2 o dł. 183,8 km i jest zaliczona do kl. Ib.

Szerokość szlaku żeglownego wynosi od 36 do 40 m, głębokość tranzytowa-90 cm przy ŚNW i 160 cm przy ŚW. Przy WWŻ najmniejszy prześwit występuje pod mostem drogowym w Sierakowie w km 145,0 i wynosi 4,0 m, a pod pozostałymi mostami przekracza 4,0 m. Statki pojedyncze, które mogą pływać po tym szlaku Warty nie powinny przekraczać 57,0 m długości i 9,20 m szerokości /przy odpowiednich warunkach hydrologicznych/.

II. OTOCZENIE PROJEKTU: ANALIZA STRATEGICZNA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ W POLSCE

2.1 Drogi wodne jako infrastruktura techniczna kraju

Ramy nowego systemu zarządzania rozwojem kraju wynikają z ustawy z dnia 6 grudnia 2006 roku o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. 2009 r. nr 84, poz.712 z późn. zm.). Zgodnie z nią, polityka rozwoju prowadzona jest na podstawie długo- i średniookresowej strategii rozwoju kraju i realizujących ich ustalenia, 9 strategii rozwoju.

Drogi wodne, a szczególnie żeglowne odcinki rzek, występują jednocześnie w dwóch układach infrastruktury technicznej kraju. Pierwszy z nich obejmuje infrastrukturę techniczną gospodarki wodnej, jako jeden z wielu systemów wodnych. Drugi zaś obejmuje wody, jako element gałęzi transportu w systemie transportowym państwa. Takie podejście do dróg wodnych stosowane jest w polityce przestrzennej państwa odnośnie tego sektora, we wszelkich dokumentach o charakterze strategicznym, jak również w systemie zarządzania i administrowania nim. Co powoduje, że **zagadnienia gospodarki wodnej obejmuje zarówno w Strategia Bezpieczeństwo energetyczne i środowisko, jak i Strategia Rozwoju Transportu. Należy podkreślić jednocześnie, że taki dualizm występuje jedynie w przypadku tej gałęzi transportu.**



Strategie rozwoju z założenia są dokumentami o charakterze przekrojowym, dotyczącym szerokiego wachlarza zagadnień. Dlatego w listopadzie 2010 roku Rada Ministrów przyjęła Plan działań zapewniających wdrożenie przyjętej przez Radę Ministrów 13 lipca 2010 r. „Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie” która określa uwarunkowania, cele i kierunki rozwoju regionalnego, politykę państwa wobec województw, a także zasady i mechanizmy współpracy oraz koordynacji działań podejmowanych na poziomie krajowym z działaniami podejmowanymi przez samorząd terytorialny na poziomie województwa oraz przez pozostałych uczestników polityki regionalnej. Polityka wodna państwa jako polityka horyzontalna w istotny sposób powiązana jest z tym dokumentem, włączając się w nurt uwarunkowań rozwoju regionalnego, respektujących zasady i mechanizmy współpracy i koordynacji działań, polegające na włączaniu wszystkich podmiotów sfery publicznej na poziomie regionu.

Opracowywana „Konceptcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do roku 2030” (KPZK), która jest nadrzędnym, strategicznym dokumentem rządowym dającym podstawę do prowadzenia krajowej

polityki przestrzennej państwa. Wskazuje na możliwości zagospodarowania przestrzeni oraz ogólne kierunki rozwoju poszczególnych struktur i elementów przestrzennych. Gospodarka wodna, jako gwarant bezpieczeństwa wodnego kraju jest ważnym elementem tego dokumentu. W planowaniu krajowym, regionalnym i miejscowym będą stosowane instrumenty planistyczne gospodarki wodnej wynikające z Ramowej Dyrektywy Wodnej i Dyrektywy Powodziowej w tym: plany gospodarowania wodami na obszarze dorzecza, plany zarządzania ryzykiem powodziowym, plany przeciwdziałania skutkom suszy, warunki korzystania z wód zlewni. Swoje odzwierciedlenie znajdzie również ochrona przed powodzią w kontekście wprowadzania zabudowy siedliskowej i urbanizacji obszarów zalewowych będących przyczyną generowania olbrzymich strat w wypadku wystąpienia powodzi.

Takim horyzontalnym dokumentem jest Polityka wodna państwa, która rozszerza problematykę gospodarki wodnej zawartą w wymienionych strategiach docelowych, zachowując charakter spójny z nimi, jak i ze ŚSRK. Polityka ma stanowić instrument realizacyjny dla strategii docelowej i jest kontynuacją oraz rozszerzeniem Strategii Gospodarki Wodnej zatwierdzonej przez Radę Ministrów w kwietniu 2005 r. Podobnie jak ona, określa podstawowe kierunki i zasady działania umożliwiające realizację idei trwałego i zrównoważonego rozwoju w gospodarowaniu zasobami wodnymi w Polsce. Cel ten ma być osiągnięty przez zbudowanie sprawnie działającego systemu, który wykorzystując mechanizmy prawne oraz instrumenty ekonomiczne, będzie zapewniał osiągnięcie i utrzymanie dobrego stanu wód, a w szczególności ekosystemów wodnych i od wody zależnych, pozwalał na zaspokojenie uzasadnionych potrzeb wodnych, zwiększał bezpieczeństwo powodziowe kraju i chronił go przed skutkami suszy. Ponadto, wyzwania obecnego etapu rozwoju społeczno-gospodarczego Polski oraz wymagania wynikające z dyrektyw Unii Europejskiej narzucają konieczność nowego spojrzenia na gospodarowanie wodami.

W związku z niezadowalającą wydolnością obecnego modelu finansowania dróg wodnych i ich infrastruktury transportowej, przyszły model funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego będzie uwzględniać możliwość przekazywania (np. w formie umów) zainteresowanym samorządom terytorialnym i podmiotom gospodarczym w zarządzanie i eksploatację niektórych odcinków dróg. Model funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego docelowo ma obejmować zatem dwa układy śródlądowych dróg wodnych:

- drogi, w odniesieniu do których zastosowanie ma zasada rozdzielności funkcji zarządzania i eksploatacji (system tradycyjny);
- drogi, w odniesieniu do których zastosowanie ma zasada połączenia funkcji zarządzania i eksploatacji.

Przekazywanie w zarząd i eksploatację określonych śródlądowych dróg wodnych zainteresowanym jednostkom organizacyjnym lub podmiotom gospodarczym drogą stosownych umów, wiąże się z potrzebą opracowania zasad i warunków, na podstawie których byłoby możliwe przekazywanie określonych odcinków dróg wodnych zainteresowanym samorządom i podmiotom w zarząd. Taki model funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego na układzie dróg wodnych przyczyni się do odciążenia finansowego budżetu państwa, a jednocześnie zwiększenia roli lokalnych dróg wodnych, zwłaszcza w przewozach turystyczno-wypoczynkowych oraz w obsłudze potrzeb przewozowych przedsiębiorstw zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie dróg wodnych.

2.2 Charakterystyka dróg wodnych

Charakterystyka dróg wodnych jest przedmiotem Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz. U. 77 poz. 695), które precyzuje minimalne parametry szlaku żeglownego – czyli jego szerokość, głębokość, promień łuków szlaku oraz wielkość prześwitu pod mostami. Zgodnie z rozporządzeniem parametry te muszą być spełnione przez co najmniej 240 dni w przeciętnym roku z wielolecia. Załącznik Nr 2 do Rozporządzenia wyznacza parametry jakie powinny spełniać określone drogi wodne w Polsce. Razem w Rozporządzeniu określono parametry dla 3659,10 km dróg wodnych i długość ta przyjęta jest w niniejszym opracowaniu.

W potocznym mniemaniu przez klasę drogi wodnej rozumie się jej parametry techniczne, czyli głębokości tranzytowe, promienie łuków, prześwity pod mostami i liniami elektrycznymi oraz parametry śluz. Pojęcie klasy drogi wodnej wywodzi się historycznie od parametrów taboru pływającego tą drogą. Klasa drogi wodnej oznacza więc przede wszystkim parametry jednostek, które mogą się na niej poruszać, a więc ich ładowność, przy czym na ogół nie ma możliwości, aby jednostka dostosowana do klasy wyższej wpłynęła na drogę wodną o klasie niższej. I tak, np. droga wodna Odra – Wisła Wartą, Notecią i Kanałem Bydgoskim została dostosowana do barek z własnym napędem - tzw. „berlinek” o długości 55 -57 m, szerokości do 9 m i nośności do 500 Mg (t) oraz wysokości ponad wodą ca 3, 7 m. Stąd wzięły się parametry tej drogi, odpowiadające poza długością śluz (57, 4 m) II klasie drogi wodnej. Istnieje więc sprzężenie zwrotne pomiędzy klasą drogi wodnej a taborem pływającym. Znajduje to zresztą odzwierciedlenie z załączniku nr 1 do rozporządzenia PRM z 07.05.2002 r. (Dz.U.77 poz.695). Z kolei możliwości załadunkowe taboru pływającego są jednym z czynników określających przepustowość drogi wodnej, czyli jej możliwości transportowe.

Tabela. Klasyfikacja dróg wodnych w Polsce i ich ważniejsze parametry eksploatacyjne.

Minimalne parametry [m]	Klasy drogi wodnej						
	Ia	Ib	II	III	IV	Va	Vb
Szerokość szlaku żeglownego* [m]	15	20	30	40		50	
Głębokość tranzytowa [m]	1,2	1,6	1,8		2,8		
Promień łuku osi szlaku [m]	100	200	300	500	650		800
Minimalny prześwit pod mostami ponad najwyższą wodę żeglowną [m]	3			4	5,25 lub 7,00**		
Szerokość śluzy [m]	3,3	5,0	9,6	9,6	12	12	12
Długość śluzy [m]	25	42	65	72	120	120	187
Głębokość na progu dolnym śluzy [m]	1,5	2,0	2,2	2,5	3,5	4	4

Źródło: Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz. U. 77 poz. 695).

* Szerokość szlaku żeglownego na poziomie dna statku o dopuszczalnej ładowności przy pełnym zanurzeniu

** Minimalny prześwit 5,25 m dla dwóch warstw kontenerów, a 7,0 m dla trzech warstw.

Europejska Komisja Gospodarcza dla Europy (EKG – ONZ) na wniosek Stałego Międzynarodowego Stowarzyszenia Kongresów Żeglugi (PIANC) przyjęła jednolitą klasyfikację europejskich dróg wodnych śródlądowych, która została wprowadzona przez Europejską Komisję Ministrów Transportu (CEMT) oraz przez Komitet Transportu Wewnętrzny EKG – ONZ.

W klasyfikacji tej uwzględniono fakt różnorodności zjawisk na rzekach na wschód i zachód od Łaby (głównie warunki klimatyczne – zlodzenia). Przyjęto, że najniższe klasy dróg wodnych (tj. I, II i III) mają znaczenie regionalne, a klasy od IV do VII znaczenie międzynarodowe.

Polska klasyfikacja oparta jest w dużej części na klasyfikacji EKG–ONZ wprowadzając jednak dodatkowe kryteria oceny klas dróg wodnych, tzw. parametry eksploatacyjne.

Polskie przepisy ograniczają się tylko do V klas dróg wodnych przyjmując kryteria oceny takie same jak w klasyfikacji europejskiej:

- parametry statku;

- wzniesienie konstrukcji mostów;

dodatkowe parametry eksploatacyjne żeglugi, (określone dla szlaku żeglownego w rzece i sztucznych kanałach) uwzględniające wymiary poszczególnych elementów szlaku żeglownego: szerokość, głębokość tranzytową, promień łuku, wymiary śluz żeglugowych oraz odległość pionową przewodów linii elektroenergetycznych i przewodów telekomunikacyjnych ponad poziom WWŻ (Wysokiej Wody Żeglownej).

2.3 Sieć dróg wodnych w Polsce – diagnoza i uwarunkowania strategiczne

Istniejąca sieć dróg wodnych w Polsce oparta jest o naturalny układ rzek oraz połączenia kanałowe budowane głównie w XVIII, XIX oraz w pierwszej połowie XX wieku.

Łączna długość śródlądowych dróg wodnych w Polsce (w 2009 r.) obejmuje 3659 km, z czego w rzeczywistości aktualnie eksploatuje się 3347 km dróg żeglownych (w tym rzeki żeglowne – 2413 km, jeziora żeglowne – 258 km, sztuczne drogi wodne – 988 km). W latach 2000-2009 długość śródlądowych dróg wodnych w Polsce uznanych za żeglowne zmniejszyła się o 447 km.

W porównaniu z innymi krajami UE długość ta jest znacząca i stanowi około 11% (11,4) całej sieci śródlądowych dróg wodnych Unii Europejskiej. Dłuższą siecią dróg wodnych charakteryzują się jedynie Niemcy (6636 km), Finlandia (8018 km), Francja (5872 km) i Holandia (5046 km).

Polska charakteryzuje się również relatywnie wysokim wskaźnikiem gęstości tej sieci.

W Polsce na 1000 km² przypada 11,6 km dróg żeglownych, a w UE- średnio 9,3 km / 1000 km². Wyższy wskaźnik gęstości mają: Holandia (121,6 km), Belgia (50,2 km), Finlandia (23,7 km), Niemcy (18,6 km), Węgry (15,5 km) oraz Luksemburg (14,2 km).

Odzwiedcieniem stanu technicznego infrastruktury podsystemu transportu wodnego oraz jego roli w systemie transportowym kraju jest wielkość przewożonych ładunków.

Polska, pomimo dobrze rozwiniętej sieci dróg wodnych, ze względu na dekapitalizację infrastruktury oraz systematyczne pogarszanie się warunków nawigacyjnych na polskich drogach wodnych charakteryzuje się bardzo niskim udziałem przewozu ładunków transportem rzeczonym w całości lądowych przewozów towarowych – ok. 0,1%, podczas gdy udział żeglugi śródlądowej w poszczególnych krajach UE kształtuje się na poziomie 34,7% w Niderlandach, 15,8% w Belgii, 12,6% w Bułgarii, 12,3% w Niemczech.

Do najważniejszych czynników decydujących o spadku znaczenia żeglugi śródlądowej w przewozach towarów zaliczyć należy:

- postępującą dekapitalizację infrastruktury podsystemu i brak działań inwestycyjnych zwiększających atrakcję żeglugi śródlądowej,
- brak działań dostosowujących drogi wodne do współczesnych wymogów,
- niską konkurencyjność w aktualnych uwarunkowaniach systemowych transportu wodnego w stosunku do innych podsystemów transportu towarów,
- niekontrolowany wzrost przewozu towarów transportem drogowym (z 1.079,76 mln t. w 2005 r. do 1.551,84 mln t. w 2010 r.)²,
- ograniczoną dostępność dróg wodnych,
- niesprzyjające warunki nawigacyjne.

Do najistotniejszych uwarunkowań zewnętrznych rozwoju transportu wodnego zaliczyć należy obecną i przyszłą rolę żeglugi śródlądowej w europejskiej polityce transportowej.

Pilna potrzeba takich działań, dostrzeżona została przez wiele krajów UE już dość dawno. Rozszerzenie UE i związana z tym perspektywa dalszego wzrostu potrzeb przewozowych spowodowały intensyfikację działań, których wyrazem było przedstawienie przez Komisję Europejską ds. transportu 17 stycznia 2006 roku Zintegrowanego Europejskiego Programu Działań na Rzecz

² GUS Transport - Wyniki działalności w 2010; Warszawa 2011

Żegluga Śródlądowej, wieloletniego programu działania mającego na celu wzmocnienie żegluga śródlądowej NAIADES.

Program skupia się na pięciu obszarach strategicznych, obejmujących:

- 1) stworzenie korzystnych warunków dla świadczenia usług i przyciągania nowych rynków,
- 2) stymulowanie modernizacji i unowocześnienia floty,
- 3) przyciąganie nowej siły roboczej oraz zwiększanie inwestycji w kapitał ludzki,
- 4) promowanie żegluga śródlądowej jako korzystnego partnera w biznesie poprzez stworzenie sieci promocyjnej oraz
- 5) zapewnienie odpowiedniej infrastruktury dróg wodnych śródlądowych.

Program ten jest skierowany do wszystkich szczebli odpowiedzialnych za żeglugę śródlądową państw członkowskich Unii Europejskiej. Wdrażanie tego programu wymagać będzie odpowiednich instrumentów prawnych, instrumentów polityki transportowej oraz instrumentów wsparcia. Europejskie podmioty polityki transportowej (tj. organizacje i instytucje międzynarodowe, organizacje rządowe i pozarządowe, ugrupowania regionalne itd.), w odniesieniu do infrastruktury transportu, koncentrują się przede wszystkim na tworzeniu schematów przyszłościowych europejskiej sieci transportowej.

W 1996 r. Główna Grupa Robocza Żegluga Śródlądowej, działająca przy Komitecie Transportu Wewnętrzny EKG ONZ w Genewie, zakończyła kilkuletnie prace nad Umową (Porozumieniem) o Śródlądowych Drogach Wodnych Międzynarodowego Znaczenia, zwaną w skrócie AGN (European Agreement on Main Inland Waterway of International Importance).

Jej głównym celem jest tworzenie warunków sprzyjających międzynarodowej współpracy w promowaniu, planowaniu i finansowaniu rozwoju śródlądowego transportu wodnego.

Umowa AGN opiera się na przekonaniu i założeniu, że w rozwoju transportu międzynarodowego, rola transportu wodnego śródlądowego jest znacząca i dlatego trzeba w Europie zbudować sieć dróg wodnych, które będą:

- jednorodne, tj. odpowiednie dla standardowych statków i ich zestawów,
- zintegrowane pomiędzy różnymi dorzeczami, dzięki kanałom i odpowiednim szlakom przybrzeżnym,
- zdolne do przejęcia najważniejszych strumieni ładunków, co z kolei zależy od odpowiedniej gęstości sieci dróg wodnych i ich równomiernego rozwoju we wszystkich krajach europejskich, również w krajach Europy Środkowej i Wschodniej,
- odpowiednie dla oszczędnego transportu międzynarodowego, włączając w to eksploatację statków morsko-rzecznych.

Próba utworzenia jednolitego systemu dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu, po raz pierwszy zakrojona na tak wielką skalę, ukazuje dążenie krajów europejskich do utworzenia połączeń wodnych, łączących ważne porty morskie i szlaki przybrzeżne z zapleczem gospodarczym. Zasięg geograficzny sieci dróg wodnych, ujętych w Umowie AGN rozciąga się od Atlantyku po Ural, łącząc 37 krajów.

Zgodnie z Umową AGN, w 1998 r. EKG ONZ wydała „Niebieska Księgę – Wykaz standardów i parametrów sieci dróg wodnych kategorii E”. W sumie 27711,0 km szlaków wodnych zostało uznanych przez rządy państw jako europejskie drogi wodne kategorii E, do których włączono zarówno te posiadające minimalne parametry odpowiadające IV klasie, jak również odcinki dróg wodnych, zdefiniowane jako „wąskie gardło”, czyli te, których parametry są znacznie niższe od wymagań docelowych.

Odcinki zaliczone do „wąskich gardeł” podzielone zostały na:

- podstawowe – obejmujące odcinki dróg wodnych kategorii E, których obecne parametry nie spełniają wymagań międzynarodowej drogi wodnej, oraz
- strategiczne – obejmujące odcinki dróg wodnych spełniające podstawowe wymagania klasy IV, które jednak powinny zostać zmodernizowane w celu poprawy struktury sieci lub zwiększenia ich przepustowości.

Ponadto, w wykazie europejskich dróg wodnych wprowadzono pojęcie „brakujące połączenia”, zaliczając do nich odcinki, które obecnie nie istnieją.

Umowa AGN weszła w życie w lipcu 1999 r. po uprzednim ratyfikowaniu jej przez 13 krajów europejskich (bez Polski). Zamyka ona pakiet powstałych z inicjatywy i pod patronatem EKG ONZ umów o narzędziach prawnych, tworzących ramy skoordynowanych działań rządów państw europejskich na rzecz właściwego wykorzystania i rozwoju sieciowej infrastruktury transportu w Europie.

W wykazie standardów i parametrów sieci dróg wodnych kategorii E, zawartych w Niebieskiej Księdze, wydanej w 1998 r. na podstawie Umowy AGN, znalazły się trzy śródlądowe szlaki żeglugowe, przebiegające przez terytorium Polski (rysunek poniżej.), tj.:

- E30 łączący Morze Bałtyckie z Dunajem w Bratysławie, obejmując na terenie Polski rzekę Odrę, od Świnoujścia do granicy z Czechami;
- E40 łączący Morze Bałtyckie w Gdańsku z Dnieprem w rejonie Czarnobyla i dalej przez Kijów, Nową Kachówkę i Cherson z Morzem Czarnym, obejmując na terenie Polski rzekę Wisłę od Gdańska do Warszawy, rzekę Narew oraz rzekę Bug do Brześcia;
- E70 łączący Holandię z Rosją i Litwą, a na terenie Polski obejmujący Odrę od ujścia kanału Odra - Hawela do ujścia Warty w Kostrzynie, drogę wodną Wisła-Odra oraz od Bydgoszczy dolną Wisłę i Szkarpawę lub Wisłę Gdańską.

Rysunek. Sieć międzynarodowych dróg wodnych w Polsce z podziałem na klasy



Źródło: <http://www.wiking.edu.pl/article.php?id=311>

W ten sposób do grona szlaków żeglugowych, uznanych przez EKG ONZ jako istotne dla integracji europejskiej sieci dróg wodnych, włączone zostały polskie drogi wodne, zarówno odpowiadające wymaganiom klasyfikacyjnym szlaków o znaczeniu międzynarodowym, jak również te które tych wymagań obecnie nie spełniają.

2.4 Rzeka Warta i sieć dróg wodnych, tzw. pętli wielkopolski

Poznań, z racji położenia nad rzeką Wartą oraz posiadania w swoich granicach 4 jezior (Maltańskie, Strzeszyńskie, Kierskie i Rusałka), ma dobre warunki dla rozwoju żeglugi pełniącej zarówno funkcję atrakcji turystycznej, jak i funkcję komunikacyjną (rzeką Wartą). Taka forma turystyki cieszy się od lat coraz większą popularnością w Europie Zachodniej, a w miastach zlokalizowanych nad dużymi, żeglownymi rzekami buduje się mariny dla barek turystycznych. Jako przykład można podać Berlin, który ma 200 km dróg wodnych i kilkadziesiąt tysięcy miejsc w portach i marinach, a na zakończenie sezonu w uroczystej mszy na wodzie biorą udział setki jak nie tysiące jachtów i motorówek, a nawet żaglowców.

W Poznaniu natomiast sytuacja uległa pogorszeniu, albowiem nie dość, że nie powstała żadna przystań, to jeszcze zlikwidowano rejsy po Warcie statkami „Joanna” i „Jagienką”. Również stateczek „Anna Maria” pływający po Jeziorze Kierskim został przeniesiony poza Poznań (do Kórnika). Postulowane od wielu lat „ożywienie i przywrócenie” miastu rzeki Warty jak na razie pozostaje jedynie w sferze koncepcyjnej.

Pewną nadzieję na poprawę sytuacji stwarza tzw. Wielka Pętla Wielkopolski – wytyczony szlak żeglugi śródlądowej o długości 688 km prowadzący z Konina rzeką Wartą przez Poznań i Międzychód do Santoka, później Notecią przez Czarnków i Nakło, Kanalem Górnonoteckim do jeziora Gopło i Kanalem Ślesińskim z powrotem do Konina.

Rysunek. Wielka Pętla Wielkopolski



Władze samorządowe Konina, a także gmin nadnoteckich wydają się mocno zainteresowane tym projektem. Warto też podkreślić, że Wielka Pętla Wielkopolski poprzez połączenia z Wisłą i Odrą sprawia, że możliwe jest dotarcie drogą wodną z Poznania do Berlina, Amsterdamu, Rotterdamu, Wiednia czy Paryża, a nawet na Ukrainę i Białoruś.



Zdjęcie: Most Rocha nad rzeką Warta

Warta jest trzecią pod względem długości (808,2 km) rzeką w Polsce (drugą w pełni w jej granicach) o powierzchni dorzecza 54.529 km². Długość żeglownego odcinka w Poznaniu wynosi 15 km. Organizacyjnie przynależy do Zarządu Zlewni w Poznaniu. Jest rzeką nizinną, swobodnie płynącą, uregulowaną ostrogami i tamami równoległymi. Szlak żeglowny oznakowany jest znakami żeglugowymi głównie brzegowymi.

Okres nawigacji: w zasadzie od kwietnia do listopada, ale w ostatnich latach warunki do pływania występują nawet w styczniu, lutym i grudniu.

Zgodnie z klasyfikacją śródlądowych dróg wodnych jest drogą wodną o znaczeniu regionalnym /tak samo jak wszystkie drogi wodne naszego RZGW/ i dzieli się na trzy odcinki:

- Od Konina do Lubonia pod Poznaniem tj. od km 406,6 do 252,0 o dł. 154,6 km i jest zaliczona do kl. Ia /najniższej/.
- Od Lubonia do Santoku tj. od km 252,0 do 68,2 o dł. 183,8 km i jest zaliczona do kl. Ib.
- Od Santoku do Kostrzyna n. Odrą tj. od km 68,2 do 0,00 o dł. 68,2 km i jest zaliczona do kl. II

Szerokość szlaku żeglownego tego pierwszego odcinka, czyli do Lubonia wynosi ok. 30 m. Głębokość tranzytowa wynosi 60 cm przy ŚNW i 130 cm przy ŚW. Przy WWŻ najmniejszy prześwit występuje pod mostem kolej. w Solcu w km 318,0 i wynosi tylko 2,70 m.

Prześwity pozostałych mostów przekraczają 4,0 m. Statki pojedyncze, które mogą pływać po tym szlaku Warty nie powinny przekraczać 57,0 m długości i 9,20 m szerokości /przy odpowiednich warunkach hydrologicznych/.

Szerokość szlaku żeglownego drugiego odcinka - do Santoku, wynosi od 36 do 40 m, głębokość tranzytowa-90 cm przy ŚNW i 160 cm przy ŚW. Przy WWŻ najmniejszy prześwit występuje pod mostem drogowym w Sierakowie w km 145,0 i wynosi 4,0 m, a pod pozostałymi mostami przekracza 4,0 m.

Statki pojedyncze, które mogą pływać po tym szlaku Warty nie powinny przekraczać 57,0 m długości i 9,20 m szerokości /przy odpowiednich warunkach hydrologicznych/. Od Konina do Santoku Warta płynie szeroką pradoliną warszawsko - berlińską w przeważającym krajobrazie nizinnym wśród lasów, pól uprawnych i wzgórz morenowych.

Morenowe obramowania doliny występują szczególnie pod Koninem, Śremem i Międzychodem a swoim "górzystym" krajobrazem zaskakują i zachwycają jednocześnie zdumionych wodniaków.

W celu zachowania wartości przyrodniczych, historycznych i kulturowych oraz walorów krajobrazowych, w dolinie rzeki a także na jej obrzeżach powstał jeden Park Narodowy i szereg Parków Krajobrazowych.

Tym Parkiem Narodowym, który zajmuje faliste i pagórkowate tereny Pojezierza Poznańskiego na lewym brzegu Warty pomiędzy km 263 a 252 / m. Niwka - m. Luboń k. Poznania/ jest Wielkopolski Park Narodowy.

Rzeka nie przepływa przez teren Parku, którego większą część pokrywają lasy i jeziora, tym niemniej warto tu się zatrzymać / rocznie odwiedza go ponad 1 mil. turystów/ i zobaczyć choćby piękne J. Góreckie ozdobione dwoma wyspami oraz znajdującą się przy jeziorze zbudowaną w czasie II wojny światowej w stylu pałacu, siedzibę Artura Greisera gdzie mieści się obecnie Dyrekcja Parku i Ośrodek Muzealno-Dydaktyczny /w m. Jezioro/, czy też zachowane do dziś XIX - sto wieczne dwory w Szreniawie i Trzebawiu.

Parki Krajobrazowe związane z doliną Warty reprezentują:

Nadwarciański Park Krajobrazowy leżący w Dolinie Konińskiej, przez którą rzeka przepływa od km 385,15 do 348,00 /m. Sługocinek-uj. rz. Proсны w m. Tarnowa/. W granicach Parku znalazł się najcenniejszy przyrodniczo odcinek Pradoliny Warty z urozmaiconą rzeźbą, starorzeczami i wydymami. Jest ostoją ptaków o europejskiej randze ornitologicznej. Gniazduje tu około 150 gatunków ptaków /67 % gatunków lęgnących się w Polsce/.

Żerkowsko - Czeszewski Park Krajobrazowy, którego część środkowa leży w Kotlinie Śremskiej, przez którą rzeka przepływa od km 342,55 do 329,5 /Nowa Wieś Podgórna-Dębno/. Na terasie zalewowej pradoliny Warty utworzyła wiele starorzeczy, na których zimują ptaki wodne. W obszarze Parku znajduje się też unikalna, bardzo urozmaicona rzeźba terenu, występuje bogactwo roślin i zwierząt.

Rogaliński Park Krajobrazowy leżący w dolinie Warty, przez którą rzeka przepływa od km 290,7 do 259,0 /m. Psarskie-m. Puszczykowo k. Poznania/. Powstał dla ochrony jednego z największych w Europie skupisk wielowiekowych dębów szypułkowych oraz bogatej rzeźby terenu ze starorzeczami. Park słynie z wielu budowli zabytkowych oraz malowniczych założeń parkowo-pałacowych. Najbardziej znany jest rokokowo-klasycystyczny pałac w Rogalinie z otaczającym go zabytkowym parkiem francuskim i angielskim, ze starymi dębami - Lechem, Czechem i Rusem /w pałacu mieści się Oddział Muzeum Narodowego w Poznaniu/.

Sierakowski Park Krajobrazowy obejmujący pagórkowate tereny w północnej części Pojezierza Wielkopolskiego, przez który rzeka przepływa od km 154,0 do 136,5 /m. Smugi-m. Chorzępowo/. Krajobraz Parku charakteryzuje się dużą ilością wzgórz morenowych, jezior, strumieni i gęstych lasów. Warta przecina go i dzieli na dwa bardzo zróżnicowane obszary. Na prawym brzegu mamy wydmy teren Puszczy Noteckiej prawie w całości porośnięty jednolitymi borami sosnowymi. Na lewym brzegu występują lasy bukowe i mieszane oraz największe i najgłębsze jeziora w Parku. W obszarze Parku znajdują się także liczne zespoły dworsko-parkowe, z których najbardziej znany mieści się w Sierakowie.

Na skraju doliny Warty, na prawym jej brzegu pomiędzy km 234,0 a 225,0 /pod poznańskimi miejscowościami Czerwonakiem a Bolechowem/ położony jest Park Krajobrazowy Puszcza Zielonka. Obejmuje on tereny Puszczy Zielonki stanowiące jeden z największych naturalnych kompleksów leśnych wielkopolski o urozmaiconej, polodowcowej rzeźbie powierzchni, z najwyższym wzniesieniem Dziewiczą Górą /143 m n.p.m. /.

Trzeci dolny odcinek Warty od Santoku do Kostrzyna n. Odrą wchodzi w skład drogi wodnej Wisła - Odra. Rzeka płynie tu w kierunku zachodnim w pradolinie toruńsko - kostrzyńskiej. Od Santoku do km 52,0 płynie Warta wzdłuż wysokich 30-70 m skarp moreny czołowej.

Ujściowy odcinek rzeki to szeroka Dolina Słońska z rezerwatem ptactwa wodnego "Słońsk" i Parkiem Narodowym "Ujście Warty" /od km 7,6 do 22,3/. Do atrakcji turystycznych szlaku dolnej Warty można zaliczyć: ww. rezerwat ptactwa wodnego i Park Narodowy, miasto Kostrzyn n. Odrą z ładną

przystanią turystyczną w km 2,3; ZOO Safari w Świerkocinie w km 28,5; miasto Gorzów Wlkp. z nabrzeżem w km 56,5.

Szerokość szlaku żeglownego tego odcinka Warty wynosi 65,0 m. Głębokość tranzytowa przy SNW wynosi 100 cm, a przy SW 180 cm. Przy WWŻ najmniejszy prześwit występuje pod mostem drogowym w km 2,45 w Kostrzynie n. Odrą i wynosi 3,90 m. Prześwity pozostałych mostów wynoszą 4,0 m i więcej. Pojedyncze statki, które mogą pływać po tym odcinku drogi wodnej nie powinny przekraczać 82,0 m długości i 9,5 m szerokości.

Kanał Ślesiński

Kanał sztuczny łączący rz. Wartę z J. Gopło, utworzony z połączenia przekopami łańcucha jezior konińsko – ślesińskich, zaliczony do II kl. drogi wodnej. Posiada cztery śluzy żeglugowe - komorowe. Szerokość szlaku wynosi od 22 do 25 m. Głębokość wody w kanale waha się od 1,30 do 2,20 m. Okres nawigacji: od trzeciej dekady kwietnia do listopada.

Jezioro Gopło

Szlak żeglowny na Jeziorze Gopło, o długości 27,5 km, (km 32,000 – 59,500) zaliczony został do III klasy drogi wodnej. Posiada wystarczające głębokości tranzytowe dla tej klasy (2,20 m), ale nie jest w pełni oznakowany /są tylko bakeny kierunkowe/. Wykonanie pełnego oznakowania jest niezbędne z uwagi na rosnący ruch żeglugowy na jeziorze. Szlak wchodzi w skład tzw. pętli wielkopolski.

Noteć górna skanalizowana

Droga wodna nie posiada pełnych parametrów klasy Ia. Odcinek ten rozciąga się od Jeziora Gopło do połączenia z Kanałem Górnonoteckim (59,500 – 121,600 km drogi wodnej) i wraz z Kanałem Górnonoteckim ma długość 87,1 km.

Kanał Górnonotecki.

Kanał Górnonotecki, (121,600 – 146,600 km drogi wodnej) Z uwagi na zwiększający się ruch żeglugowy na kanale, konieczne jest utrzymanie jego parametrów techniczno-eksploatacyjnych. Szlak wchodzi też w skład tzw. pętli wielkopolski. Kanał Górnonotecki jest kanałem sztucznym łączącym Noteć górną z Kanałem Bydgoskim. Posiada sześć śluz żeglugowych jednokomorowych o wymiarach komór 42,0 x 5,00 m wykonanych z betonu, cegły klinkierowej i ciosów kamiennych. Kanał Górnonotecki jest jednocześnie źródłem, zaopatrującym w wodę Kanał Bydgoski. Głębokość tranzytowa nie zawsze jest spełniona.

W świetle postulowanego od lat „powrotu Poznania nad Wartę” oraz obserwowanych obecnie trendów w zakresie rozwoju turystyki wodnej uznać należy, że uruchomienie połączeń komunikacyjnych na Warcie, jak również rozwijanie nowoczesnej infrastruktury dla turystyki wodnej (mariny i przystanie, wypożyczalnie) winno być jednym z priorytetowych działań podejmowanych lub aktywnie wspieranych przez władze miasta.

2.5 Produkt turystyczny i komunikacyjny

Przewozy pasażerskie żegluga śródlądową mogą mieć charakter przewozów:

- turystycznych lub
- komunikacyjnych.

Dużym wyzwaniem dla żeglugi śródlądowej jest turystyka wodna. Wzrost zamożności społeczeństwa, rosnąca z nią mobilność i zapotrzebowanie na turystykę mogą być w dużym stopniu zaspokajane przez żegluga śródlądową. Przewozy turystyczno wypoczynkowe drogami wodnymi śródlądowymi znane są od dawna, zjawiskiem nowym jednak jest ogromne zróżnicowanie oferty, pojawienie się

wielu nowych form, dostosowanych do współczesnych oczekiwań, oraz umiejętność zaproponowania nowoczesnej kompleksowej usługi łączącej wiele tradycyjnych form turystyki i wypoczynku.

Korzystanie z określonych środków transportu lub szlaków komunikacyjnych stanowić może samo w sobie atrakcję turystyczną. Proces przemieszczania środkiem transportu może być postrzegany jako produkt turystyczny. Gałęzią transportu szczególnie atrakcyjną z tego punktu widzenia jest transport wodny śródlądowy. Atrakcyjność dróg wodnych jako produktu turystycznego wynika z walorów krajoznawczych terenów położonych w sąsiedztwie drogi wodnej, a także w dużym stopniu z zabytkowego charakteru stosowanych na drogach wodnych rozwiązań hydrotechnicznych, takich jak: kanały żeglugowe, mosty kanałowe, śluzy, pochylnie, windy dla statków.

W procesie realizacji przewozów pasażerskich drogami wodnymi, jako produktu turystycznego, niektóre jakościowe cechy usługi przewozowej (np. czas i terminowość przewozu) nie mają praktycznie znaczenia. Niemniej wykorzystanie transportu wodnego śródlądowego w realizacji przewozów wypoczynkowo - turystycznych związane jest przede wszystkim z potrzebą zagwarantowania bezpieczeństwa przewozu oraz wysokiego komfortu podróżowania. Dlatego też eksploatowane na drogach wodnych statki pasażerskie, budowane ze szczególnym uwzględnieniem wymagań turystyki rzecznej, spełniają nie tylko rolę środków przewozowych, ale również są wykorzystywane do świadczenia usług gastronomicznych oraz noclegowych.

Rynek przewozów turystycznych śródlądowymi drogami wodnymi składa się z trzech segmentów:

- przewozów rekreacyjnych obecnie przeżywających swój renesans (spływy kajakowe, wioślarstwo, żeglarstwo, rejsy motorowodne, spływy tratwą),
- przewozów wycieczkowych, podczas których turysta jest tylko pasażerem, a czas rejsu nie przekracza jednego dnia,
- przewozów turystycznych „tam i z powrotem” z zawijaniem do portów pośrednich, w czasie których turysta ma możliwość mieszkania na odpowiednio przystosowanych statkach z miejscami hotelowymi.

Przewozy turystyczne statkiem „tam i z powrotem” stanowią relatywnie nowy segment rynku, który w wąskim ujęciu obejmuje przewozy okrężne tylko w obrębie śródlądowych dróg wodnych, w szerszym zaś przewozy na śródlądziu w połączeniu z wybrzeżem morskim.

Współcześnie nową, bardzo dynamicznie rozwijającą się formą przewozów rekreacyjno-wypoczynkowych, dostosowaną do różnych odbiorców, jest czarter barek rzecznych pojedynczym osobom lub grupom osób. Ta usługa turystyczna zapewniająca luksusowe warunki przewozu oferowana jest na okres od kilku godzin do kilku, a nawet kilkunastu dni.

Oprócz przewozów turystycznych ważną sferą zastosowania transportu wodnego śródlądowego w przewozach pasażerskich są przewozy typu komunikacyjnego, które obejmują trzy grupy:

- przewozy promowe (tzw. ruchome mosty) wraz z rozwojem infrastruktury drogowej i kolejowej oraz tendencją do budowy połączeń stałych (mostów i tuneli) stały się formą zanikającą,
- przewozy miejskie (komunikacja zbiorowa i indywidualna – taksówki wodne, tramwaje wodne), przewozy miejskie od dawna były realizowane w szczególnie sprzyjających warunkach jako przewozy pracowników do stoczni i portów, jednak zmiany systemów finansowania przewozów pasażerskich, a jednocześnie dynamicznie rozwijająca się motoryzacja spowodowały, że w wielu krajach zaczęły również zanikać,
- przewozy regionalne o charakterze komunikacyjnym, choć często jednocześnie mające walory przewozów turystycznych czy wypoczynkowych. Są to przede wszystkim przewozy w takich relacjach, w których droga wodna śródlądowa lub przybrzeżna jest krótsza od kołowej, czy kolejowej lub zapewnia konkurencyjny czas przewozu. W okresie letnim przewozy takie są dodatkową atrakcją turystyczną.

Do czynników sprzyjających turystycznej aktywizacji śródlądowych dróg wodnych w Polsce przede wszystkim należą:

- rozwinięta sieć dróg wodnych dostępna dla turystyki,
- położenie śródlądowych dróg wodnych w rejonach atrakcyjnych turystycznie,

- unikatowość niektórych szlaków wodnych i budowli hydrotechnicznych.

Do podstawowych społeczno-ekonomicznych przesłanek zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych z punktu widzenia przewozów turystycznych należą:

- systematyczny wzrost zainteresowania podróżami turystycznymi wynikający z ogólnego wzrostu zamożności i mobilności społeczeństwa, korzyści związane z aktywizacją gospodarczą regionów położonych w sąsiedztwie wykorzystywanych turystycznie szlaków wodnych,
- zainteresowanie samorządów przygotowaniem koncepcji rozwoju infrastruktury turystycznej w rejonie śródlądowych dróg wodnych,
- wzrost skłonności do konsumpcji produktów turystycznych, będący efektem wzrostu zamożności i mobilności społeczeństwa potwierdzają (przedstawione wcześniej) europejskie tendencje i prognozy rozwoju ruchu turystycznego.

Czynnikami, które wpłynąć mogą na zwiększenie wskaźników przewozów pasażerskich są:

- współczesne tendencje rozwoju turystyki wodnej, nowe koncepcje kompleksowej oferty turystycznej, włączające żeglugę śródlądową
- moda na aktywny wypoczynek, sprzyjająca rozwojowi sportów wodnych, korzystne dla turystyki wodnej zmiany klimatu,
- ogromne zaangażowanie samorządów w propagowanie nowoczesnej turystyki wodnej,
- zaangażowanie samorządów w realizację inwestycji stanowiących istotną bazę zagospodarowania turystycznego.

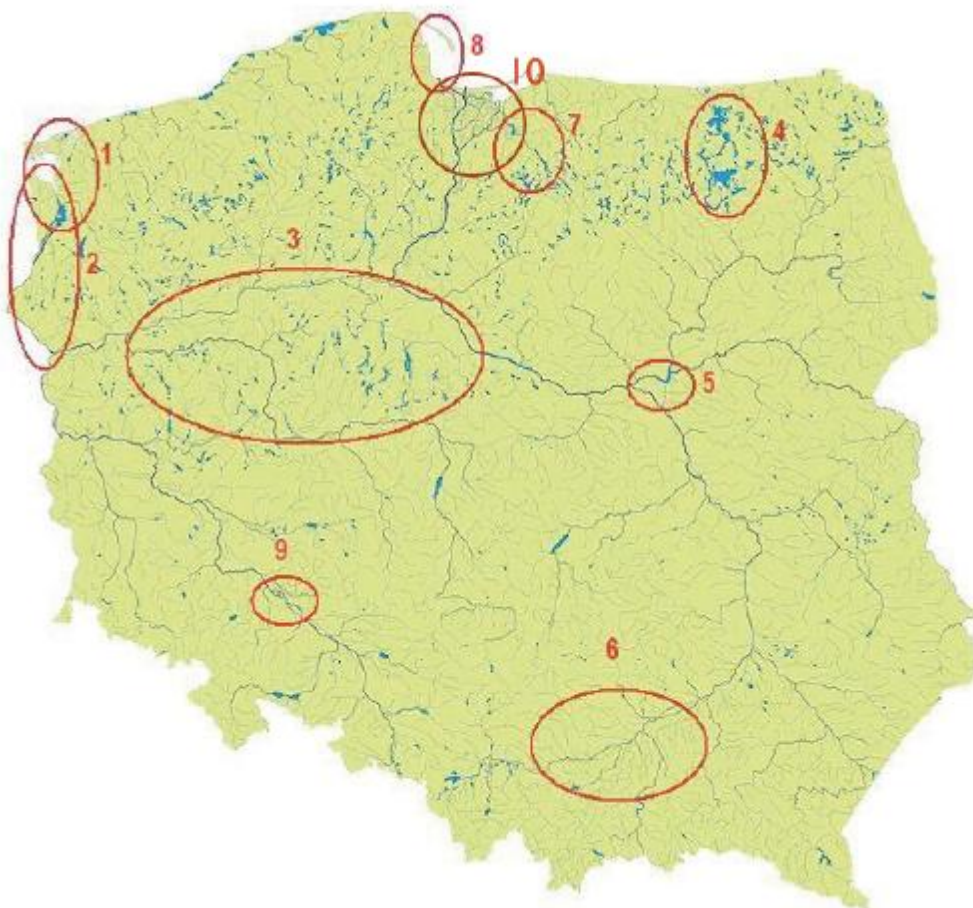
Czynnikami, które ograniczają przewozy obok wspomnianego wcześniej stanu śródlądowych dróg wodnych, utrudniającego realizację przewozów na większe odległości (statkami z miejscami hotelowymi) oraz korzystanie z dróg wodnych prywatnych właścicieli różnych typów statków (nieprzewidywalność warunków nawigacyjnych), są:

- niekorzystne zmiany w przemyśle stoczniowym, wpływające na zanik oferty przewozów do pracy,
- ograniczona dostępność transportowa niektórych regionów atrakcyjnych dla turystyki wodnej,
- struktura cen za przewozy różnymi gałęziami transportu będąca efektem niespójnej polityki wspierania niektórych przewozów pasażerskich, stawiająca żeglugę śródlądową w niekorzystnej sytuacji w stosunku do konkurencyjnych przewozów drogowych czy kolejowych.

Te niekorzystne zjawiska są jednak niwelowane poprzez rozwój przewozów miejskich i regionalnych oraz zrealizowane lub planowane atrakcyjne zagospodarowanie turystyczne, które przyciąga wielu turystów.

2.6 Turystyka Wodna w Polsce

Zidentyfikowanie dziewięciu najważniejszych w Polsce obszarów turystyki wodnej pokazuje, że tego typu produkty turystyczne rozwinięto w niewielkim stopniu, co pozwala uznać, że zapotrzebowanie konsumentów nie zostało zaspokojone a rynek pozostaje nie wyczerpany.



1. **Zachodniopomorski Szlak Żeglarski**, którego długość wynosi 145 Mm (270 km)., obejmuje on sieć portów i przystani jachtowych od Gryfina po wybrzeże Bałtyku; trasa szlaku leży na drodze wodnej prowadzącej z Berlina poprzez Bałtyk do Skandynawii, połączenia: z Bałtykiem, z Berlinem i wodami śródlądowymi Niemiec – Odra, Kanał Odra-Hawela, z Wielką Pętlą Wielkopolski – Odrą do Warty w Kostrzynie nad Odrą;
2. Szlak Wodny Berlin – Szczecin – Bałtyk
3. Wielka Pętla Wielkopolski
4. Kraina Wielkich Jezior Mazurskich o łącznej długości ok. 200 km to najpopularniejszy w Polsce rejon żeglugi śródlądowej uprawianej w celach turystycznych, Najpopularniejsze ośrodki turystyczne to m.in.: Giżycko, Mikołajki i Węgorzewo. Połączenia z Wisłą – z Jeziora Roś w Pisz, rzeką Pisą do Narwi w okolicach Nowogrodu, Narwią do Wisły, z Narwią , Kanałem Augustowskim i Niemnem;
5. Warszawska Pętla Wodna (łączna długość 80 km), Jezioro Zegrzyńskie jest miejscem rekreacji mieszkańców Warszawy i okolic w związku z licznymi ośrodkami sportów wodnych, przystaniami jachtowymi i plażami. Połączenia: Wielkie Jeziora Mazurskie: Narew – Pisa, Niemen: Narew – Biebrza – Kanał Augustowski;
6. Górna Wisła - miejscowości leżące na szlaku górnej Wisły takie jak Oświęcim, Alwernia, Zator, Czernihów, Tyniec, Kraków, Niepołomice, Ispina, Nowe Brzesko, Hebdów, Opatowiec, Nowy Korczyn, Szczucin, Połaniec, Tarnobrzeg czy Sandomierz obfitują w miejsca atrakcyjne historycznie i kulturowo. Pokazywanie ich z perspektywy królowej polskich rzek stanowi atrakcję turystyczną dla wodniaków z kraju i Europy Zachodniej. Szlak górnej Wisły jest podzielony na dwa odcinki: pierwszy odcinek to tzw. Kaskada Górnej Wisły, która zaczyna się od ujścia Przemszy do Wisły w okolicach Oświęcimia, a kończy w Przewozie za Krakowem, drugi odcinek zaczyna się od stopnia wodnego w Przewozie do ujścia Sanu za

Sandomierzem. Przy wyższych stanach wody możliwe jest dalsze spłynięcie, przez Kazimierz Dolny, Warszawę i Toruń aż do Gdańska;

7. Kanał Elbląski i Pojezierze Iławskie
8. Zatoka Pucka i Trójmiasto
9. Wrocławski Węzeł Wodny (35 km), główną atrakcją są liczne budowle hydrotechniczne. Do cieków wodnych należy zaliczyć Odrę oraz jej 4 dopływy: Oławę , Ślęzę, Bystrzycę i Widawę. Ponadto Wrocław jest czwartym pod względem ilości mostów miastem w Europie – ma ich ponad 90. Po akwenie pływają statki białej floty, ponadto korzysta z niego kilka klubów jachtowych.
10. Pętlę Żuławska

III. ANALIZA SWOT

3.1 Szanse

- Ratyfikacja przez Polskę umowy AGN zakładającej włączenie Odry do systemu międzynarodowej sieci dróg wodnych.

Śródlądowe drogi wodne przebiegające przez terytorium Polski nie spełniają wymogów żeglowności minimum IV klasy. Stąd umowa AGN nie może być podpisana przez Polskę. Polska będzie mogła podpisać tę umowę, o ile załącznik do konwencji AGN dotyczący Polski zostanie zmieniony. Warunkiem podpisania umowy AGN jest włączenie do umowy polskich śródlądowych dróg wodnych III klasy i uznanie ich za drogi wodne o znaczeniu europejskim.

- Priorytetowe znaczenie transportu wodnego śródlądowego w polityce transportowej UE do 2010 r. oraz w dalszym horyzoncie czasu (przesunięcie ładunków z ładu na wodę i odciążenie infrastruktury drogowej w UE).

Priorytetowe kierunki polityki transportowej UE w latach 2001 – 2010 przedstawione w Białej Księdze „Polityka transportowa UE do 2010 r. Czas na decyzje” zapowiadały renesans żeglugi śródlądowej w Europie. W dokumencie tym europejska sieć dróg wodnych śródlądowych została określona jako „ważny kapitał UE”, który jest w stanie obsłużyć rocznie 525 mln ton ładunku.

Wyrazem intensyfikacji działań wspierających żeglugę śródlądową był przedstawiony przez Komisję Europejską w dniu 17 stycznia 2006 r. „Program na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych w Europie” (Navigation And Inland Waterway Action and Development in Europe), zwany NAIADES.

„Wiele ważnych pod względem gospodarczym obszarów w Europie łączy ponad 36 000 km dróg wodnych oraz setki portów śródlądowych. Chociaż przeważająca część sieci dróg wodnych posiada duże zdolności przepustowe, to jednak ich pełne wykorzystanie utrudnia szereg barier, spowodowanych małymi głębokościami tranzytowymi, parametrami prześle mostowych oraz śluz, co ogranicza konkurencyjność żeglugi śródlądowej”³.

Na podstawie porozumienia AGN (1998 r.) w wykazie standardów i parametrów sieci dróg wodnych kategorii europejskich (E) znalazły się trzy szlaki żeglugowe, przebiegające przez terytorium Polski, mianowicie⁴:

1. E30, łączący Morze Bałtyckie z Dunajem w Bratysławie, obejmując na terenie Polski rzekę Odrę od Świnoujścia do granicy z Czechami,
2. E40, łączący Morze Bałtyckie w Gdańsku z Dnieprem w rejonie Czarnobyli i dalej przez Kijów, Nową Kachówkę i Chersoń z Morzem Czarnym, obejmując w Polsce rzekę Wisłę od Gdańska do Warszawy, rzekę Narew oraz rzekę Bug do Brześcia,
3. E70, łączący Holandię z Rosją i Litwą, a na terenie Polski obejmujący rzekę Odrę od ujścia kanału Odra – Hawela do ujścia rzeki Warty w Kostrzynie, drogę wodną Wisła – Odra oraz od Bydgoszczy dolną Wisłę i Szkarpawę lub Wisłę Gdańską.

W Planie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu założono, że do 2030 r. 30% drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km należy przenieść na kolej lub transport wodny, zaś do 2050 r. – ponad 50%. Ułatwi to rozwój efektywnych

³ Commission Staff working document. Annex to the Communication from the Commission on the promotion of inland waterway transport NAIADES, Brussels 17.01.2006 SEC (2006) 34/3 COM (2006) 6 Final

⁴ K. Woś: Znaczenie transportu wodnego śródlądowego w krajowych i międzynarodowych powiązaniach regionu zachodniopomorskiego, rozdział w: System transportowy regionu zachodniopomorskiego, monografia pod redakcją naukową Cz. Christowej, Wydawnictwo Naukowe Akademii Morskiej w Szczecinie, Szczecin 2010, s. 245

ekologicznych korytarzy transportowych. Aby osiągnąć ten cel, konieczne staje się rozbudowanie stosownej infrastruktury⁵.

- Uzyskanie trwałych efektów z realizacji polityki transportowej UE (Biała Księga „Polityka transportowa UE do 2010. Czas na decyzje, 2001) oraz wykorzystanie doświadczeń z okresu jej wdrażania.
- Realizacja „Planu utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” (Biała Księga UE, 2011).
- Budowa kanału Dunaj – Odra – Łaba jako priorytetu w ramach realizowanej do 2013 r. rozbudowy szlaków komunikacyjnych (TEN-T) i transportu rzeczno-żeglarskiego
- Realizacja zamierzeń zintegrowania Odry z innymi dorzecziami rzek i regionów gospodarczych Europy Zachodniej i Wschodniej.
- Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23.10.2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (tzw. Ramowa Dyrektywa Wodna).
- Wprowadzenie inteligentnych systemów mobilności opracowanych w ramach badań finansowanych przez UE, takich jak przyszły system informacji rzecznej RIS, inteligentne systemy transportowe ITS i inne.
- Utworzenie centrum systemu usług informacji rzecznej (RIS).
- Powstanie i realizacja Zintegrowanego Europejskiego Programu Działań na Rzecz Żeglugi Śródlądowej w latach 2006 – 2013 (NAIADES) ogłoszonego przez KE w dniu 23.01.2006 r.
- Budowa terminali multimodalnych w portach rzecznych oraz tworzenie w miastach położonych nad rzekami centrów konsolidacji logistycznej
- Planowane wykorzystanie potencjału transportu wodnego śródlądowego w tworzeniu obszaru transportu morskiego bez barier i przekształcania go w „niebieski pas” swobodnego transportu morskiego w Europie i wokół niej „Stworzenie odpowiednich ram pozwalających na optymalizację rynku wewnętrznego transportu wodnego śródlądowego oraz na likwidację barier stojących na przeszkodzie częstszemu korzystaniu z tego rodzaju transportu. Ocena i zdefiniowanie działań i mechanizmów niezbędnych do wykonania tych ram, uwzględniających szerszy kontekst europejski.⁶”
- Planowana budowa zielonego Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego Północ – Południe CETC ROUTE 65, którego integralnym elementem jest Odrzańska Droga Wodna.
- Wzrost współpracy gospodarczej i handlowej Europy Zachodniej z Europą Środkowo-Wschodnią oraz państwami basenu Morza Bałtyckiego generujący zapotrzebowanie na przewozy towarów drogami wodnymi śródlądowymi.
- Utrzymująca się w Europie koniunktura na rynku przewozów śródlądowych.
- Budowa infrastruktury portowych centrów logistycznych zapewniającej obsługę barek i statków rzeka – morze.
- Rozwój przewozów ładunków w kontenerach i ładunków ponadwymiarowych.
- Uruchomienie prawnych i finansowych instrumentów stwarzających szansę odtworzenia i unowocześnienia floty śródlądowej (Program „Infrastruktura – klucz do rozwoju”, Ustawa o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym, Ustawa o partnerstwie publiczno-prywatnym, Ustawa o żegludzie śródlądowej, Program Operacyjny „Infrastruktura i Środowisko, Program NAJADES i inne).

⁵ Biała Księga Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego zasobooszczędnego systemu transportu, Komisja Europejska, COM(2011) 144 wersja ostateczna, Bruksela, 28.03.2011 r.

⁶ Biała Księga Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego zasobooszczędnego systemu transportu, Komisja Europejska, COM(2011) 144 wersja ostateczna, Bruksela, 28.03.2011 r.

- Kontynuowanie inwestycji przewidzianych w Programie dla Odry 2006 (do 2025) i doprowadzenie Odry na całej długości do parametrów drogi wodnej międzynarodowego znaczenia.
- Uruchomienie programów modernizacji drogi polskich dróg wodnych: drogi wodnej Wisły, drogi wodnej Wisła – Odra oraz powiązań ze wschodnioeuropejską i południową siecią szlaków żeglownych.
- Odbudowa systemu kształcenia kadr dla przedsiębiorstw i urzędów żeglugi śródlądowej.
- Zwiększenie zakresu korzystania przez Polskę z funduszy UE przeznaczonych na rozwój infrastruktury transportu rzecznoego.
- Promowanie w Europie transportu rzecznoego.
- Aktywna promocja żeglugi śródlądowej przez Radę do spraw Promocji Żeglugi Śródlądowej.
- Opiniotwórcze i promocyjne działania Związku Polskich Armatorów Śródlądowych, Rady Promocji Żeglugi Śródlądowej, Parlamentarnego Zespołu do spraw Dróg Wodnych i Turystyki Wodnej, Stowarzyszenia na Rzecz Gospodarczego Rozwoju Dorzecza Odry „Teraz Odra”.
- Pojawienie się nowych źródeł finansowania infrastruktury.
- Polityka transportowa UE i Polski wspierające rozwój transportu wodnego śródlądowego.

3.2 Zagrożenia

- Brak koncepcji i realizacji zintegrowanej polityki transportowej państwa, w której transport rzeczny, jako podsystem systemu transportowego Polski i Europy, uzyskałby należną mu rangę
- Niskie nakłady na infrastrukturę śródlądowych dróg wodnych w Polsce
- Brak skutecznych struktur organizacyjnych i kadr do spraw żeglugi śródlądowej na najwyższych szczeblach administracji właściwej do spraw transportu rzecznoego
- Zaniechanie realizacji wielu koncepcji (strategii) poprawy warunków żeglugi na Odrze i sieci dróg wodnych bezpośrednio z nią związanych, opracowanych przez środowiska naukowe (wspólnie z praktykami)
- Działania (od 1999 r.) Międzynarodowej Europejskiej Komisji Ochrony Odry przed Zanieczyszczeniami z siedzibą we Wrocławiu (strony: RP, RFN, Republika Czeska i Wspólnota Europejska) traktującej priorytetowo wyłącznie problemy ochrony przed powodzią i sprawy ochrony środowiska, pomijając funkcję transportową Odry
- Niewywiązywanie się Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej z ustawowych obowiązków finansowych w stosunku do Funduszu Żeglugi Śródlądowej
- Wieloletnie opóźnienia i zbyt wolna realizacja Programu dla Odry 2006
- Marginalne traktowanie w Programie dla Odry 2006 (2025) funkcji transportowej Odry i nakładów na infrastrukturę Odrzańskiej Drogi Wodnej
- Brak skutecznej koordynacji działań na rzecz rozwoju funkcji transportowej Odry ze strony administracji rządowej i regionalnej
- Poświęcanie w strategiach rozwoju portów morskich zbyt mało miejsca przystosowaniu portów do nowoczesnej obsługi statków żeglugi rzecznoej
- Dualistyczny i rozproszony sposób administrowania żegluga śródlądową i śródlądowymi drogami wodnymi (Ministerstwo Infrastruktury, Ministerstwo Środowiska, Ministerstwo Skarbu Państwa, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego)
- Zróżnicowane parametry eksploatacyjne dróg wodnych w Polsce niedostosowane do standardów dróg o międzynarodowym znaczeniu (klasa IV, V)

- Wysokie podatki od gruntów i nieruchomości w portach rzecznych, niewykorzystywanych z powodu niskiego poziomu wód
- Niestosowanie w Polsce narzędzi ekonomicznych stymulujących rozwój żeglugi śródlądowej (wysokie koszty paliwa, brak zwolnień z opłat)
- Prognozowany wzrost w przewozach ogółem udziału ładunków drobnicowych mniej podatnych na przewóz żeglugą wodną śródlądową
- Incydentalny i nieciągły charakter działania administracji Ministerstwa Infrastruktury na rzecz wdrożenia ustawy Program dla Odry 2006 oraz brak kontroli w tym zakresie
- Incydentalny i nieciągły charakter działania administracji Ministerstwa Infrastruktury na rzecz wdrożenia ustawy o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym oraz brak kontroli w tym zakresie
- Niewielkie wykorzystanie ustawowych możliwości i instrumentów finansowych przewidzianych w ustawie z 2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym
- Słabe zainteresowanie ze strony Ministerstwa Infrastruktury wdrażaniem ustawy o Funduszu Żeglugi Śródlądowej oraz Funduszu Rezerwowym
- Brak dofinansowania Funduszu Żeglugi Śródlądowej przez budżet państwa na poziomie wynikającym z ustawy o Funduszu Żeglugi Śródlądowej oraz Funduszu Rezerwowym
- Zawieszenie przez Ministerstwo Infrastruktury finansowania Funduszu Żeglugi Śródlądowej w okresie od maja do października 2007 r.
- Nieprzekazanie w latach 2008 – 2010 z budżetu państwa żadnych środków na Fundusz Żeglugi Śródlądowej (dla porównania w latach 2003 – 2007 z budżetu państwa zasilono Fundusz w wysokości 23 300 000 zł)
- Brak kontroli przez administrację rządową, Banku Gospodarstwa Krajowego obsługującego Fundusz Żeglugi Śródlądowej w zakresie realizacji ustawy i aktów wykonawczych
- Niewywiązywanie się Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej z ustawowego obowiązku w stosunku do Funduszu Żeglugi Śródlądowej
- Brak realnych planów rewitalizacji dróg wodnych ograniczający strategiczne działania armatorów wiążących swoją przyszłość z modernizacją i rozwojem infrastruktury transportu rzeczno-
- Lekceważenie ważnych trendów światowych w zakresie budowy infrastruktury transportowej, w tym dróg wodnych śródlądowych
- Zmniejszenie dostępnej pomocy finansowej UE w nowej perspektywie po 2013 r.

3.3 Mocne Strony

- Niskie koszty eksploatacyjne i zewnętrzne żeglugi śródlądowej
- Mała szkodliwość i uciążliwość dla środowiska naturalnego
- Duża ładowność i masowość statków floty rzecznej
- Wysokie bezpieczeństwo transportu rzeczno-
- Budowa nowej generacji statków śródlądowych, przystosowanych do przewozu różnych ładunków, w tym ładunków zjednostkowanych w technologii międzygałęziowej
- Stosowanie przez polskich armatorów nowoczesnych technologii przewozów
- Tworzenie w przedsiębiorstwach administracji śródlądowej nowych miejsc pracy dla młodych, wykształconych kadr o specjalnościach żeglugowych
- Efektywne wykorzystanie przez armatorów Funduszu Żeglugi Śródlądowej
- Postępujący powolny proces odnawiania floty śródlądowej

- Przekształcanie się portów rzecznych w punkty węzłowe w logistycznym łańcuchu transportowym
- Posiadanie przez armatorów dokumentacji barek i załóg wymaganych w UE
- Układ śródlądowych dróg wodnych korzystny z punktu widzenia potrzeb przewozowych

3.4 Słabe Strony

- Zły stan dróg wodnych i postępująca dekapitalizacja infrastruktury technicznej transportu wodnego śródlądowego
- Zły stan techniczny statków floty rzecznej
- Trudna sytuacja finansowa polskich armatorów ograniczająca realizację inwestycji tonażowych
- Utrudniony dostęp polskich armatorów śródlądowych do kredytów i środków finansowych z Funduszu Żeglugi Śródlądowej
- Zmniejszanie się liczby jednostek pływających i starzenie stanu polskiej floty rzecznej
- Wykorzystywanie statków floty śródlądowej do przewozów ładunków na drogach wodnych Europy Zachodniej z pominięciem przewozów w relacjach krajowych
- Pogarszające się warunki nawigacyjne na Odrze
- Sezonowość przewozów
- Zmniejszanie się wolumenu ładunków masowych
- Mały udział barek w obsłudze transportowej zespołu portów Szczecin – Świnoujście
- Brak zaplecza remontowego, postojowego i socjalnego dla statków żeglugi śródlądowej i załóg
- Mała konkurencyjność usług przewozowych polskich armatorów
- Likwidacja szkół żeglugi śródlądowej oraz polskiego systemu kształcenia mającego wieloletnią tradycję, uznanych i cenionych w Europie załóg dla żeglugi śródlądowej
- Brak systemu ustawicznego kształcenia kadr zatrudnianych w przedsiębiorstwach armatorskich i urzędach żeglugi śródlądowej oraz ministerstwie właściwym do spraw żeglugi śródlądowej
- Niskie wynagrodzenie pracowników urzędów żeglugi śródlądowej niesprzyjające stabilizacji zatrudnienia wartościowych kadr
- Brak koncepcji rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce
- Przestarzałe środki transportu kolejowego i wodnego śródlądowego
- Brak w Szczecinie miejskiego portu rzeczno-wodnego wyspecjalizowanego w kompleksowej obsłudze barek
- Nieprzystosowanie portów rzecznych w Polsce do obsługi stałych serwisów kontenerowych i rozwijania usług logistycznych

IV. PODSTAWOWE CELE I KIERUNKI DZIAŁAŃ STRATEGICZNYCH

4.1 Kierunki działań strategicznych warunkujących rozwój żeglugi śródlądowej w Polsce

Rozpatrzyć tutaj należy dwa skrajne możliwe scenariusze rozwoju:

1) **Scenariusz negatywny** charakteryzujący się:

- dalszym funkcjonowaniem trendu występującego we współczesnym transporcie, w polityce i praktyce transportowej. Wzrost przewozów w transporcie mógłby być co prawda kontynuowany, ale z poważnymi konsekwencjami,
- niezrównoważonym podziałem zadań przewozowych,
- wzrostem zużycia paliw, poziomem hałasu i obszaru zajętego przez infrastrukturę transportu,
- niewielkim spadkiem (możliwy jest jednak wzrost) poziomu skażenia powietrza, brakiem mechanizmów kontroli emisji,
- brakiem dostępu do środków na finansowanie niezbędnych inwestycji w infrastrukturę transportu,
- spadkiem wydatków krajowych i wojewódzkich na rozwój i utrzymanie dróg,
- utrzymaniem liczby wypadków drogowych na obecnym poziomie,
- utrzymaniem wskaźnika gęstości dróg (długość w kilometrach przypadająca na 100 km² powierzchni) na obecnym niewystarczającym poziomie.

Wystąpienie powyżej wymienionych zjawisk w dłuższej perspektywie oznacza praktyczną likwidację śródlądowego transportu wodnego, co spowoduje praktycznie brak możliwości jego wykorzystywania do transportu towarów.

Oznacza to, że przewozy towarów realizowane dotychczas transportem wodnym muszą być przejęte przez transport samochodowy i kolej.

Wzrost przewozów samochodowych, przy ograniczonym rozwoju sieci drogowej doprowadzić może w stosunkowo krótkim okresie czasu do kongestii układu drogowego.

Przejęcie tych przewozów przez transport drogowy i kolejowy musi doprowadzić do wzrostu kosztów transportu, a tym samym wzrostu kosztów w całej gospodarce. Przy występujących objawach kryzysu, musi to doprowadzić do ograniczenia rozwoju gospodarczego regionu.

2) **Scenariusz pozytywny** charakteryzujący się:

- korzystną polityką wobec transportu wodnego,
- skutecznym lobbingiem rozmaitych gremiów i organizacji pozarządowych w zakresie transportu i komunikacji,
- znaczącą wielkością udostępnionych Polsce (możliwych do wykorzystania) funduszy strukturalnych UE oraz innych środków z zagranicy,
- rozwojem tranzytu przez województwo wielkopolskie z krajów Europy Środkowej do Europy Zachodniej,
- podniesieniem jakości życia obecnych i przyszłych pokoleń, utrzymując zarazem liczne korzyści związane ze współczesnym transportem,
- reorientacją polityki i praktyki transportowej w celu zrównoważenia i utrzymania korzyści sektora transportowego,
- zrównoważonym podziałem zadań przewozowych,
- spadkiem zużycia paliw, poziomu hałasu i obszaru zajętego przez transport
- zmniejszeniem poziomu zanieczyszczenia powietrza dzięki ostrej kontroli emisji.

- wzrostem wydatków krajowych i wojewódzkich na rozwój i utrzymanie śródlądowych dróg wodnych,
- spadkiem liczby wypadków na drogach i zmniejszenie śmiertelności,
- poprawą wskaźnika gęstości dróg (długość w kilometrach przypadająca na 100 km² powierzchni),
- odciążeniem nadmiernie zatłoczonej sieci drogowej i wzrost bezpieczeństwa ruchu,
- rozwojem transportu kombinowanego (wylimitowanie strat powodowanych przez długotrwałe przestoje środków transportowych).

Realizacja tego scenariusza oznacza przede wszystkim:

- krystalizację układu przestrzennego województwa w oparciu o prawidłowo zrealizowaną infrastrukturę sieciową i punktową systemu transportowego,
- możliwość uporządkowania relacji przewozowych poprzez prawidłowe rozmieszczenie w przestrzeni największych generatorów i odbiorców ruchu,
- przejście przez transport wodny znaczącej części przewozów ładunków powodujące znaczący spadek obciążenia sieci drogowej ruchem ciężkim,
- zmniejszenie wielkości potoków ruchu samochodowego na sieci drogowej korzystnie wpływające na poprawę stanu środowiska,
- realizację nowych inwestycji w transporcie wodnym otwierające drogę do aktywizacji gospodarczej nowych terenów,
- zrealizowanie docelowego układu infrastruktury sieciowej podsystemu transportu wodnego stwarza możliwość wykorzystania jej do realizacji nowego typu „usług” (turystyczno – wypoczynkowe, pasażerskie).

4.2 Cele priorytetowe

Celem nadrzędnym winno być stworzenie zrównoważonego (przyjaznego dla środowiska) systemu transportowego. Dla podsystemu transportu wodnego uznaje się, że **celem generalnym jest uzyskanie warunków dla pełnienia przez rzeki właściwych im funkcji oraz zapewnienie udziału dróg wodnych w jednolitym systemie dróg wodnych śródlądowych Europy.**

Za podstawowe cele priorytetowe uznać należy:

- Cel 1. Realizacja kompleksowego programu modernizacji infrastruktury istniejących dróg wodnych zgodnie z wymogami umowy AGN.
- Cel 2. Rozbudowa istniejącej infrastruktury dróg wodnych o nowe elementy.
- Cel 3. Zwiększenie udziału żeglugi śródlądowej w obsłudze transportowej województwa.
- Cel 4. Rozwój żeglugi rekreacyjno – turystycznej na sieci szlaków wodnych województwa.

4.3 Korzyści z realizacji podejmowanych działań

Środowisko

- wzrost bezpieczeństwa przeciwpowodziowego miasta Poznania,
- wzrost ekologicznych walorów obszarów nadrzecznych,
- połączenie terenów zieleni otaczających miasto Poznań z terenami zieleni położonymi na jego obszarze,
- połączenie parków miejskich i terenów zieleni ze strefą Warty.

Gospodarka

- Miasto Poznań będzie bardziej atrakcyjne dla potencjalnych inwestorów, firm, itp.,
- wzrost wartości nieruchomości położonych w strefie Warty,
- wzrost funkcjonalności strefy nadrzecznej skutkujący powstaniem korzyści gospodarczych (np. krótszym czasem podróży),
- więcej prywatnych inwestycji w strefie rzeki Warty.

Tożsamość

- przekształcenie zapomnianej rzeki w wysoce atrakcyjny obszar,
- wzmocnienie tożsamości całego Poznania,
- Poznań będzie uchodzić za lidera wśród polskich miast, słynącego z zintegrowanej gospodarki wodnej, możliwość rewitalizacji wielu okolicznych terenów tożsamość.

Spółeczeństwo

- realizacja strategii przyczyni się do intensywnego korzystania ze strefy rzecznej przez społeczeństwo,
- mieszkańcy Poznania skorzystają ze zwiększonego bezpieczeństwa przeciwpowodziowego,
- nastąpi poprawa życia i dobrego samopoczucia mieszkańców Poznania dzięki wzrostowi jakości życia w mieście, mieszkańcy Poznania będą zaangażowani w Strategię Rozwoju i dumni z jej realizacji.

Komunikacja

- realizacja projektu mającego na celu usprawnienie komunikacji wywoła entuzjazm mieszkańców, interesariuszy oraz polityków,
- nastąpi połączenie wielu rozmaitych strategii, planów oraz projektów w ramach zintegrowanej Strategii,
- pomysł wykorzystania rzeki do (publicznego) transportu nabierze rozmachu,
- nastąpi połączenie niektórych części miasta ze strefą rzeki.

PODSUMOWANIE

Możliwość funkcjonowania żeglugi śródlądowej w Polsce uzależniona jest od właściwego utrzymania i modernizacji zabudowy dróg wodnych w celu powstrzymania jej postępującej degradacji oraz stopniowej poprawy parametrów eksploatacyjnych szlaków żeglugowych. W pierwszej kolejności należy dążyć do przywrócenia drogom wodnym parametrów jakie wynikają z przypisanej im klasyfikacji.

Równolegle z modernizacją zabudowy głównych dróg wodnych kraju, należy zagospodarować pozostałe szlaki żeglowne dla żeglugi jachtowej i sportowo-turystycznej, m. in. w ramach inicjatyw społecznych i samorządowych.

Dla stabilności działalności gospodarczej, należy stworzyć wiarygodne podstawy funkcjonowania i rozwoju żeglugi śródlądowej, m. in. poprzez ratyfikowanie Porozumienia o śródlądowych drogach wodnych międzynarodowego znaczenia, zwanego w skrócie AGN, analogicznie do ratyfikowanych już przez Polskę porozumień dotyczących transportu drogowego (AGR) w 1984r, kolejowego (AGC) w 1988r i kombinowanego (AGTC) w 2002r. Ustanawiając trwałe podstawy rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce, zagwarantowane zostanie tworzenie bezpiecznego, niezawodnego i wielogałęziowego systemu transportowego, kompatybilnego z systemami transportowymi innych krajów Unii Europejskiej, a jednocześnie zapewniającego pełne zaspokojenie potrzeb transportowych gospodarki narodowej.

Należy dokonać zmian w zakresie kompetencji ministra infrastruktury (rozszerzenie o odpowiedzialność za polski system dróg wodnych śródlądowych) i ministra środowiska w celu rozwoju funkcji transportowej, która dotychczas jest pomijana w działaniach ministra środowiska.

Większą wagę przyłożyć do promowania żeglugi śródlądowej na rynku usług transportowych.

Należy zarezerwować w planach zagospodarowania przestrzennego miast i gmin lokalizacji portów i przystani rzecznych z zapleczem postojowym, remontowym, rekreacyjnym i komunikacyjnym.

Opracować i wdrożyć skuteczny model inżynierii finansowania przedsięwzięć inwestycyjnych w zakresie budowy, rozbudowy i modernizacji oraz rozwoju śródlądowych dróg wodnych i portów.

Należy stworzyć i realizować program odbudowy infrastruktury portów rzecznych o statusie portów publicznych i publiczno-prywatnych. Stworzyć, na wzór ustawy o portach i przystaniach morskich, ustawy o portach i przystaniach rzecznych regulującej prawa i obowiązki budżetu państwa, gmin i organów zarządzających portami i przystaniami rzeczными w zakresie budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury portów i przystani rzecznych, określającej formułę tworzenia i działania organów zarządu portów oraz zasady dostępu do usług portowych i określania opłat za korzystanie z infrastruktury portowej. Przekształcić porty rzeczne w regionalne centra logistyczno-dystrybucyjne i turystyczno-rekreacyjne.

Zapewnić należytą pomoc ze strony Ministerstwa Infrastruktury, Banku Gospodarstwa Krajowego i Rady do spraw Promocji Żeglugi Śródlądowej w efektywnym wykorzystaniu przez armatorów Funduszu Rozwoju Żeglugi Śródlądowej. Ułatwić i organizować pomoc armatorom żeglugi śródlądowej w zakresie pozyskiwania preferencyjnych kredytów i funduszy unijnych.

Stworzyć polskim armatorom śródlądowym warunków prawnych i infrastrukturalnych umożliwiających zwiększanie konkurencyjności i rozwoju.

BIBLIOGRAFIA

1. Charakterystyka Regionu Wodnego Warty i Identyfikacja istotnych Problemów Gospodarki Wodnej, Opracowanie RZGW w Poznaniu.
2. EKSPERTYZA W ZAKRESIE TRANSPORTU WODNEGO WYKONANA NA POTRZEBY STRATEGII ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTU WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO, Katowice, październik 2011 r. - Opracowanie: mgr inż. Andrzej Adamczyk.
3. Żegluga Śródlądowa w Polsce w latach 2006-2009, GUS 2010
4. Koncepcja programowo – przestrzenna „Pętla Żuławska”, Międzynarodowa Droga Wodna E-70 Wydawca: Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego Biuro Rozwoju Dróg Wodnych, Gdańsk 2007
5. Strategia Promocji Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 w Polsce Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego Biuro Rozwoju Dróg Wodnych, Gdańsk 2011
6. Projekt Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Metropolii Poznań, Stowarzyszenie Metropolia Poznań, Maj 2014 r.
7. Niebieska Księga, Nowe wydanie wrzesień 2008, Sektor transportu publicznego
8. Program rozwoju produktów turystycznych Wielkopolski, Wielkopolska Organizacja Turystyczna.
9. Program rozwoju turystyki kajakowej na rzece Warcie, Publikacja bezpłatna dofinansowana z dotacji ministra właściwego ds. turystyki oraz ze środków Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego, Poznań 2007
10. Program rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce Część 1. Analiza funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego oraz turystyki wodnej w Polsce, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, 2011
11. Raport z Projektu badawczego finansowanego przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego, pod nazwą: BADANIA I MODELOWANIE SYSTEMÓW ZARZĄDZANIA PROCESAMI EKSPLOATACYJNYMI I USŁUGOWYMI W POLSKICH PORTACH MORSKICH O PODSTAWOWYM ZNACZENIU DLA GOSPODARKI NARODOWEJ, 2011r.
12. Program rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce Część 2. Propozycja wieloletniego programu rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, 2011
13. Rozwój rynku turystycznego Poznania w latach 2000–2030, Akademia Wychowania Fizycznego im. Eugeniusza Piaseckiego w Poznaniu, Poznań 2011
14. STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU DO 2020 ROKU (z perspektywą do 2030 roku) Warszawa, 2013 MINISTERSTWO TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ.
15. Strategia rozwoju rzeki Warty w Poznaniu 2012-2030, Miasto Poznań 2012r.
16. Biała Księga - PLAN UTWORZENIA JEDNOLITEGO EUROPEJSKIEGO OBSZARU TRANSPORTU – DAŻENIE DO OSIĄGNIĘCIA KONKURENCYJNEGO I ZASOBOOSZCZĘDNEGO SYSTEMU TRANSPORTU, Komisja Europejska 2011
17. Stan gospodarki wodnej w Polsce - problematyka prawna i kompetencyjna (na przykładzie Dolnej Wisły) Materiały z konferencji zorganizowanej przez Parlamentarny Zespół ds. Dróg Wodnych i Turystyki Wodnej 2 czerwca 2011 r. w siedzibie Senatu