ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA: MIĘDZY REGULACJAMI A PRAKTYKĄ – OSOBOWOŚĆ PRAWNA RZEKI A JEJ ROLA W ZASPOKAJANIU POTRZEB WODNYCH GOSPODARKI

Ryszard Rolbiecki

Wydział Ekonomiczny

UNIWERSYTET GDAŃSKI

WYDZIAŁ EKONOMICZNY

CRISTAL

CLIMATE RESILIENT AND ENVIRONMENTALLY SUSTAINABLE TRANSPORT INFRASTRUCTURE, WITH A FOCUS ON INLAND WATERWAYS

Agenda

1. Osobowość prawna drogi wodnej Odry i Wisły jako przykład regulacji prawnej
2. Osobowość prawna śródlądowej drogi wodnej a praktyka:

- kontekst transportowego wykorzystania drogi wodnej

Działania w zakresie nadania **Odrze** osobowości prawnej

- Pod koniec stycznia 2025 r. marszałek Sejmu Szymon Hołownia wydał postanowienie o powołaniu Komitetu Inicjatywy Ustawodawczej "Czysta Odra"
- Od lutego do końca kwietnia 2025 r. Komitet przeprowadził zbiórkę podpisów pod **obywatelskim projektem ustawy** na rzecz przyznania osobowości prawnej rzece Odrze
- **Po weryfikacji zebranych podpisów okazało się, ze nie udało się zebrać wymaganej ich liczby (100 tysięcy), co wykluczało możliwość procedowania projektu jako obywatelskiego**

- **Zabrakło ok. 7 tys. podpisów; co sugeruje, że to nie jest w opinii społecznej tak oczywista, uzasadniona inicjatywa**

- „dynamicznie rośnie liczba państw wdrażających to rozwiązanie, a osobowość prawną uzyskały między innymi rzeki Whanganui w Aotearoa Nowej Zelandii (2017), Yarra w Australii (2017), Atrato w Kolumbii (2017), Muteheaku shipu/Magpie w Kanadzie (2021), laguna Mar Menor w Hiszpanii (2022) i wiele innych” (Preambuła projektu ustawy).

Źródło: Projekt ustawy o uznaniu osobowości prawnej rzeki Odry, 2025, https://orka.sejm.gov.pl/Druki10ka.nsf/Projekty/10-RPW-17193-2025/$file/10-RPW-17193-2025.pdf, s. 1.

Działania w zakresie nadania Odrze osobowości prawnej

- 22 maja 2025 r. zgłoszony został do Biura Legislacyjnego Sejmu **poselski projekt** ustawy o uznaniu osobowości prawnej rzeki Odry (https://www.sejm.gov.pl/sejm10.nsf/agent.xsp?symbol=PROJNOWEUST&NrKadencji=10&Kol=D&Typ=UST)
- projektu ustawy poddano konsultacjom społecznym, które trwały **do 29 czerwca 2025 r.**
- brak publicznie dostępnych wyników z przeprowadzonych konsultacji;
- brak oficjalnego stanowiska rządu w tej sprawie.

Działania w zakresie nadania Wiśle osobowości prawnej

- Brak formalnych inicjatyw w odniesieniu do Wisły
- czerwcu 2025 roku Uniwersytet Gdański zorganizował debatę nt. osobowości prawnej rzek, w tym Ordy i Wisły,
- **Przygotowano petycję o nadanie Wiśle osobowości prawnej**
- Inicjatorem tej akcji „Wspólnie dla Wisły” jest m.in. Fundacja „Biznes dla Klimatu” zachęca do podpisania petycji, która wraz z projektem ustawy o nadanie Wiśle osobowości prawnej ma być złożona na ręce Prezesa Rady Ministrów RP.

Źródło: Ochrońmy naszą Wisłę. Nadajmy jej prawa, by mogła się bronić!, https://www.petycjeonline.com/wspolniedlawisly

Osobowość prawna drogi wodnej w kontekście ich wykorzystania do żeglugi towarowej

Osobowość prawna drogi wodnej a rzeczywistość – **kontekst towarowej żeglugi śródlądowej**

- Słowa „żegluga” oraz „żegluga towarowa” **w projekcie ustawy nie pojawia się ani razu;**

- Słowo „żegluga” pojawia się 2-krotnie a „żegluga towarowa” pojawia się tylko jeden raz w **uzasadnieniu projektu ustawy o uznaniu osobowości prawnej rzeki Odry;**

- W projekcie ustawy przewiduje się utworzenie nowego podmiotu - **Komitetu Reprezentantów Drogi Wodnej;**

- Komitet Reprezentantów (15 osób) ma podejmować decyzje w porozumieniu z Komitetem Naukowym (10 osób), który może uznać, że **żegluga narusza prawo do swobodnego przepływu, czy też naturalnej ewolucji.**

Aktualnie drogi wodne mają swoją reprezentację

- **Wody stanowią własność Skarbu Państwa**, innych osób prawnych albo osób fizycznych (Art. 211. 1);
- Wody stanowiące własność Skarbu Państwa lub jednostek samorządu terytorialnego **są wodami publicznymi** (art.211, ustęp 1, punkt 3)
- **Wody Polskie reprezentują Skarb Państwa oraz wykonują prawa właścicielskie Skarbu Państwa** w stosunku do wód, o których mowa w art. 212 ust. 1 pkt 1, oraz do gruntów pokrytych śródlądowymi wodami płynącymi (art.258, ustęp 1);
- **Wody Polskie dokonują czynności prawnych w stosunku do wód publicznych w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa,** art.258, ustęp 3).

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie

- **Przygotowuje projekty, które są podstawą planów gospodarowania wodami, które co 6 lat są aktualizowane**;
- Plany te stanowią one podstawę do podejmowania decyzji kształtujących stan zasobów wodnych na obszarze dorzeczy i podstawę kształtowania zasad gospodarowania wodami;
- Plany te „służą koordynowaniu działań mających na celu **osiągnięcie lub utrzymanie co najmniej dobrego stanu wód**…, **poprawę stanu zasobów wodnych, poprawę możliwości korzystania z wód, zmniejszenie ilości odprowadzanych do wód …** substancji mogących negatywnie oddziaływać na wody”

Źródło: Wejście w życie II aktualizacji Planów gospodarowania wodami, 27 marca 2023 r.,PGW, https://apgw.gov.pl/pl/news/show/490

Osobowość prawna drogi wodnej a rzeczywistość – **kontekst towarowej żeglugi śródlądowej**

- Brak formalnego zakazu żeglugi towarowej

„Kluczowym instrumentem staje się obowiązek zawarcia porozumienia między przedsiębiorcą a Komitetem Reprezentantów Odry; **bez tej umowy nie będzie można rozpocząć** ani kontynuować **działalności wiążącej się …..żeglugą towarową…”** (https://orka.sejm.gov.pl/Druki10ka.nsf/Projekty/10-RPW-17193-2025/$file/10-RPW-17193-2025.pdf, s. 58)

Czy to znaczy, że obecnie rozpoczęcie żeglugi towarowej jest możliwe bez spełnienia jakichkolwiek warunków?

Działalność gospodarcza w zakresie żeglugi śródlądowej

Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 27 listopada 2024 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu **ustawy o żegludze śródlądowej**. Dz.U. 2025 poz. 18

Ustawa określa:

- **warunki uprawiania żeglugi;**
- **wymagania bezpieczeństwa żeglugi;**
- zasady wykonywania pilotażu;
- postępowanie w razie wypadku żeglugowego
- przepisy karne.

Art. 27. Statek może być używany w żegludze śródlądowej, jeżeli odpowiada wymaganiom bezpieczeństwa w zakresie:

1) budowy, jego stałych urządzeń i wyposażenia;
2) właściwości manewrowych;
3) **ochrony wód, powietrza lub ochrony przed hałasem**;
4) warunków sanitarnych oraz bezpieczeństwa i higieny pracy;
5) składu i kwalifikacji załogi

Działalność gospodarcza w zakresie żeglugi śródlądowej

Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 16 czerwca 2023 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu **ustawy - Prawo wodne** (Dz.U. 2023 poz. 1478):

Zgodnie z art. 34:

- **wykorzystywanie wód do celów żeglugi oraz spławu** (punkt 6);
- **wydobywanie z wód powierzchniowych**, w tym z morskich wód wewnętrznych wraz z wodami wewnętrznymi Zatoki Gdańskiej oraz wód morza terytorialnego, kamienia, żwiru, piasku oraz innych materiałów (punkt 8).

jest szczególnym korzystaniem z wód.

Działalność gospodarcza w zakresie żeglugi śródlądowej

O ile generalnie zgodnie z art. 389. ustawy Prawo wodne **szczególne korzystanie z wód wymaga pozwolenia wodnoprawnego**, to

- **uprawianie żeglugi na śródlądowych drogach wodnych (punkt 1 art. 395)**
- **holowanie oraz spław drewna (punkt 2 art. 395).**

nie wymaga pozwolenia wodnoprawnego albo zgłoszenia wodnoprawnego

Działalność gospodarcza w zakresie żeglugi śródlądowej

- Art. 389 ustawy Prawo wodne

„wydobywanie z wód powierzchniowych, w tym z morskich wód wewnętrznych wraz z wodami wewnętrznymi Zatoki Gdańskiej oraz wód morza terytorialnego, kamienia, żwiru, piasku oraz innych materiałów wymaga **pozwolenia wodnoprawnego”;**

- Art. 394 ustawy Prawo wodne

„wydobywanie kamienia, żwiru, piasku, innych materiałów z wód w związku z utrzymywaniem wód, śródlądowych dróg wodnych oraz remontem urządzeń wodnych, wykonywane w ramach obowiązków właściciela wód wymaga **zgłoszenia wodnoprawnego”.**

Osobowość prawna drogi wodnej a rzeczywistość – **kontekst towarowej żeglugi śródlądowej**

„Kluczowym instrumentem staje się obowiązek zawarcia porozumienia między przedsiębiorcą a Komitetem Reprezentantów Odry; bez tej umowy nie będzie można rozpocząć ani **kontynuować działalności wiążącej się …..żeglugą towarową…”** (https://orka.sejm.gov.pl/Druki10ka.nsf/Projekty/10-RPW-17193-2025/$file/10-RPW-17193-2025.pdf, s. 58)

Tablica 20. Podmioty świadczące usługi w zakresie żeglugi śródlądowej

WYSZCZEGÓLNIENIE	2022	2023
Liczba podmiotów	**98**	**89**

Źródło: Żegluga śródlądowa w Polsce w latach 2022-2023, GUS, Warszawa 2024, stat.gov.pl

Osobowość prawna drogi wodnej a rzeczywistość – **kontekst towarowej żeglugi śródlądowej**

Perspektywa długofalowa

- Przyszłość żeglugi towarowej jest istotnie uzależniona od **inwestycji hydrotechnicznych na drogach wodnych**

- Jak wynika z uzasadnienia do projektu o nadaniu Odrze osobowości prawnej, bez zawarcia porozumienia z Komitetem Reprezentantów Odry nie będzie można „rozpocząć ani kontynuować działalności wiążącej się… **z budową instalacji hydrotechnicznych”.**

(https://orka.sejm.gov.pl/Druki10ka.nsf/Projekty/10-RPW-17193-2025/$file/10-RPW-17193-2025.pdf, s. 58)

Osobowość prawna drogi wodnej a rzeczywistość – **kontekst towarowej żeglugi śródlądowej**

Perspektywa długofalowa

Inicjatywa w postaci nadania osobowość prawnej jeszcze bardziej **spowolni planowanie a nawet organiczny i realizację inwestycji hydrotechnicznych**. Nowy podmiot (Komitet Reprezentantów Drogi Wodnej) może uznać, że inwestycje (np. pogłębianie, budowa stopni wodnych, jazów, kanałów) naruszają prawa rzeki do swobodnego przepływu czy naturalnej ewolucji.

Osobowość prawna drogi wodnej a rzeczywistość – **kontekst towarowej żeglugi śródlądowej**

Perspektywa długofalowa

Dotychczasowe doświadczenia już pokazują, że procedury prawne związane z rozpoczęciem inwestycji hydrotechnicznych są bardzo rozbudowane (ocena oddziaływania na środowisko, decyzja środowiskowa), a jeśli już uda się je wypełnić to inwestycje te są skutecznie blokowane przez środowiska ekologiczne (pseudoekologiczne).

Przykładem może być skutecznie zablokowana przez środowiska ekologiczne **budowa stopnia wodnego w Siarzewie**

- **listopad 2017 r.** Rada Ministrów zaakceptowała tę inwestycję, a ponadto w 2017 r. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Bydgoszczy **wydała zgodę środowiskową na budowę stopnia**
- Decyzja ta została oprotestowana przez organizacje środowiskowe
- sierpnia 2021 r. Minister Klimatu i Środowiska **uchylił w całości decyzję środowiskową** i przekazał sprawę do ponownego rozpatrzenia.

Wstrzymane inwestycje zw. z budową stopni wodnych Lubiąż i Ścinawa na Odrze

USTAWA z dnia 13 lipca 2023 r. **o rewitalizacji rzeki Odry**, Dz. U. 2023 poz. 1963

Art. 2. Inwestycjami dla Odry są następujące inwestycje:

6) **budowa stopnia wodnego Lubiąż** na rzece Odrze w rejonie Glinian wraz z infrastrukturą towarzyszącą;
7) **budowa stopnia wodnego Ścinawa** na rzece Odrze w rejonie Ścinawy wraz z infrastrukturą towarzyszącą;

Wstrzymane inwestycje zw. z budową stopni wodnych Lubiąż i Ścinawa na Odrze

USTAWA z dnia 13 lipca 2023 r. o rewitalizacji rzeki Odry, Dz. U. 2023 poz. 1963

Prace związane z budową stopni wodnych Lubiąż i Ścinawa, mimo że wpisano nawet do specustawy, które przewidziane były do realizacji w ramach przygotowanego w 2023 r. Programu wieloletniego zagospodarowanie Odry środkowej, zostały wstrzymane.

A. Bystroński, Kaskadyzacja Odry przechodzi do historii. Budowa stopni wodnych Lubiąż i Ścinawa wstrzymana, 2024, Kaskadyzacja Odry przechodzi do historii. Budowa stopni wodnych Lubiąż i Ścinawa wstrzymana

Prawo do swobodnego przepływu cieku wodnego a żegluga śródlądowa

„Prawo do swobodnego przepływu”

Brak swobodnego przepływu rzeki przywoływany jest jako uzasadnienie uznania osobowości prawnej rzeki

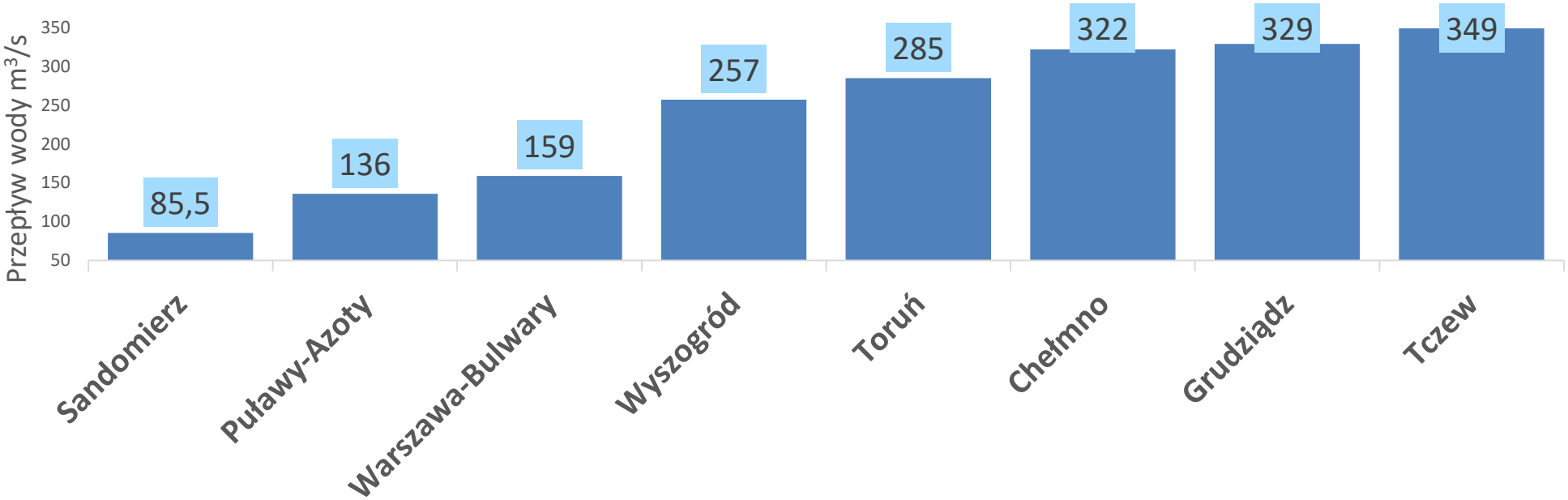
Tymczasem mamy do czynienia z problemem **niedoborów przepływu wód w rzekach**.

Źródło; RUSZAMY Z OGÓLNOPOLSKĄ INICJATYWĄ RATOWANIA POLSKICH RZEK! https://fpds.org.pl/osobawisla/?utm_source=chatgpt.com

Źródło: Wisła ma głos, czyli droga rzeki do podmiotowości prawne
jhttps://blog.manifestklimatyczny.pl/2025/06/09/wisla-ma-glos-czy
droga-rzeki-do-podmiotowosci-prawnej/, czerwiec 2025

„Prawo do swobodnego przepływu” – stan rzeczywisty

PRZEPŁYW WODY NA WYBRANYCH STACJACH HYDROLOGICZNYCH W **DORZECZU WISŁY** (29.08.2025)



Przepływ średni z lat 1961-2020 w profilu ujścia rzeki Wisły 1000 m^3/s (GUS)

Źródło:IMGW, https://hydro.imgw.pl/#/

„Prawo do swobodnego przepływu” – Wisła stan rzeczywisty

2 września – 9 września 2025 r.

Nr stacji	Nazwa stacji hydrologicznej	Nazwa cieku	Nazwa województwa	SNQ [m³/s]	Wskaźnik niedoboru przepływu* [%]
1	SZCZUCIN	Wisła	małopolskie	81,9	6,8
2	KOŁO	Wisła	podkarpackie	92,3	5,3
3	SANDOMIERZ	Wisła	świętokrzyskie	101	3,3
4	ZAWICHOST	Wisła	świętokrzyskie	137	3,6
5	ANNOPOL	Wisła	lubelskie	142	8,5
6	PUŁAWY-AZOTY	Wisła	lubelskie	158	9,5
7	DĘBLIN	Wisła	lubelskie	180	16,1
8	GUSIN	Wisła	mazowieckie	214	26,2
9	WARSZAWA-NADWILANÓWKA	Wisła	mazowieckie	223	24,7
10	MODLIN	Wisła	mazowieckie	311	18,6
11	KĘPA POLSKA	Wisła	mazowieckie	344	15,1
12	TORUŃ	Wisła	kujawsko-pomorskie	333	16,8
13	TCZEW	Wisła	pomorskie	420	20,5

Wskaźnik niedoboru przepływu wody:

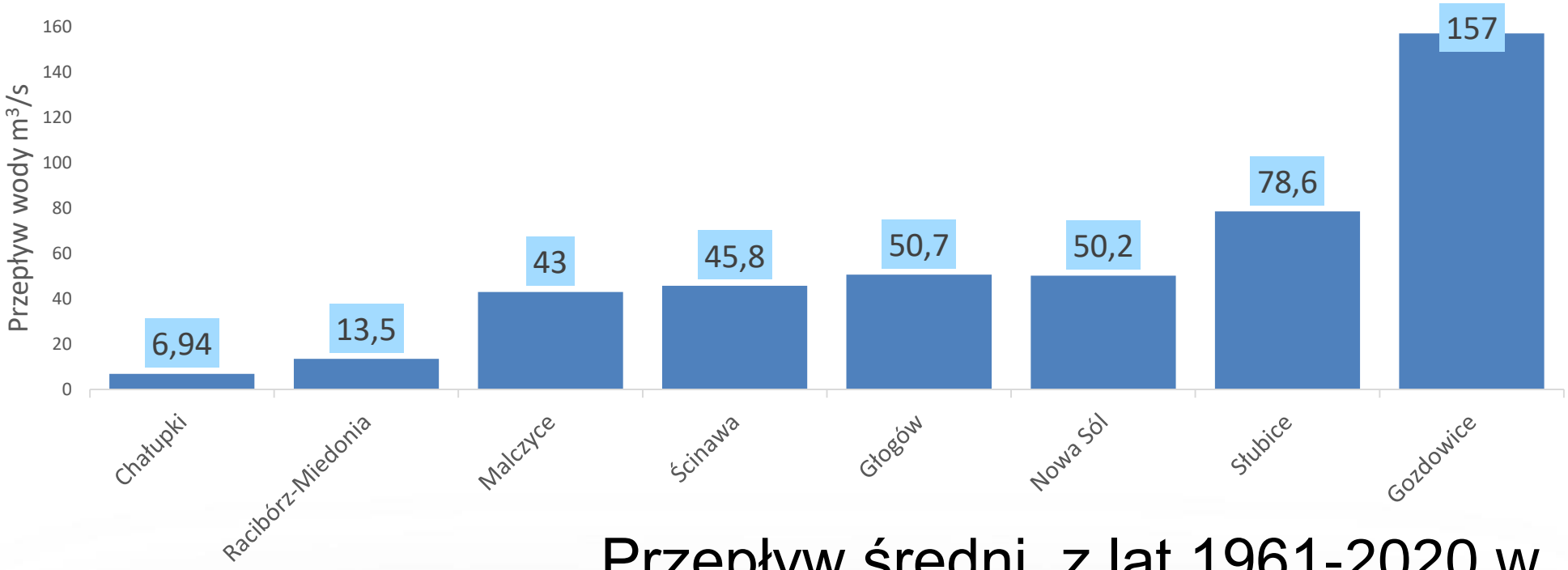
$$\frac{(SNQ - Q)x\ 100}{SNQ}$$

SNQ - średni niski przepływ;
Q – przepływ rzeczywisty

Źródło: IMGW, Tygodniowy Biuletyn Hydrologiczny, 2 września – 9 września 2025 r., https://hydro.imgw.pl/#/

„Prawo do swobodnego przepływu” – Odra stan rzeczywisty

PRZEPŁYW WODY NA WYBRANYCH STACJACH HYDROLOGICZNYCH **W DORZECZU ODRY (29.08.2025)**



Źródło:IMGW, Codzienny komunikat hydrologiczny kraju https://hydro.imgw.pl/#/

Przepływ średni z lat 1961-2020 w profilu ujścia rzeki Odry 536 m^3/s

„Prawo do swobodnego przepływu” – Odra stan rzeczywisty

19 – 26 sierpnia 2025

Nazwa stacji hydrologicznej	Nazwa cieku	Nazwa województwa	SNQ [m³/s]	Wskaźnik niedoboru przepływu* [%]
CHAŁUPKI	Odra	śląskie	8,83	9,5
KRZYŻANOWICE	Odra	śląskie	13,8	21,7
RACIBÓRZ-MIEDONIA	Odra	śląskie	15,9	11,3
ŚCINAWA	Odra	dolnośląskie	52,3	10,3
GŁOGÓW	Odra	dolnośląskie	60,0	12,0
NOWA SÓL	Odra	lubuskie	67,4	25,5
CIGACICE	Odra	lubuskie	76,5	27,8
POŁĘCKO	Odra	lubuskie	95,2	17,3
SŁUBICE	Odra	lubuskie	112	25,9
GOZDOWICE	Odra	zachodniopomorskie	220	25,0

Wskaźnik niedoboru przepływu wody:

$$\frac{(SNQ - Q)x\ 100}{SNQ}$$

SNQ - średni niski przepływ;
Q – przepływ rzeczywisty

Źródło: IMGW, Tygodniowy Biuletyn Hydrologiczny, 19 sierpnia – 26 sierpnia 2025 r., https://hydro.imgw.pl/#/

„Prawo do swobodnego przepływu” – Warta stan rzeczywisty

2 września – 9 września 2025 r.

Nr stacji	Nazwa stacji hydrologicznej	Nazwa cieku	Nazwa województwa	SNQ [m³/s]	Wskaźnik niedoboru przepływu* [%]
169	BOBRY	Warta	łódzkie	3,75	1,9
170	DZIAŁOSZYN	Warta	łódzkie	10,2	31,4
171	BURZENIN	Warta	łódzkie	12,7	27,6
172	SIERADZ	Warta	łódzkie	20,9	34,0
173	UNIEJÓW	Warta	łódzkie	22,2	23,9
174	SŁAWSK	Warta	wielkopolskie	30,3	20,1
175	NOWA WIEŚ PODGÓRNA	Warta	wielkopolskie	37,0	31,9
176	ŚREM	Warta	wielkopolskie	39,7	33,8
177	POZNAŃ-MOST ROCHA	Warta	wielkopolskie	41,9	33,4
178	OBORNIKI	Warta	wielkopolskie	43,7	32,7
179	WRONKI	Warta	wielkopolskie	47,7	33,8
180	SKWIERZYNA	Warta	lubuskie	52,7	30,9
181	GORZÓW WIELKOPOLSKI	Warta	lubuskie	92,8	21,3

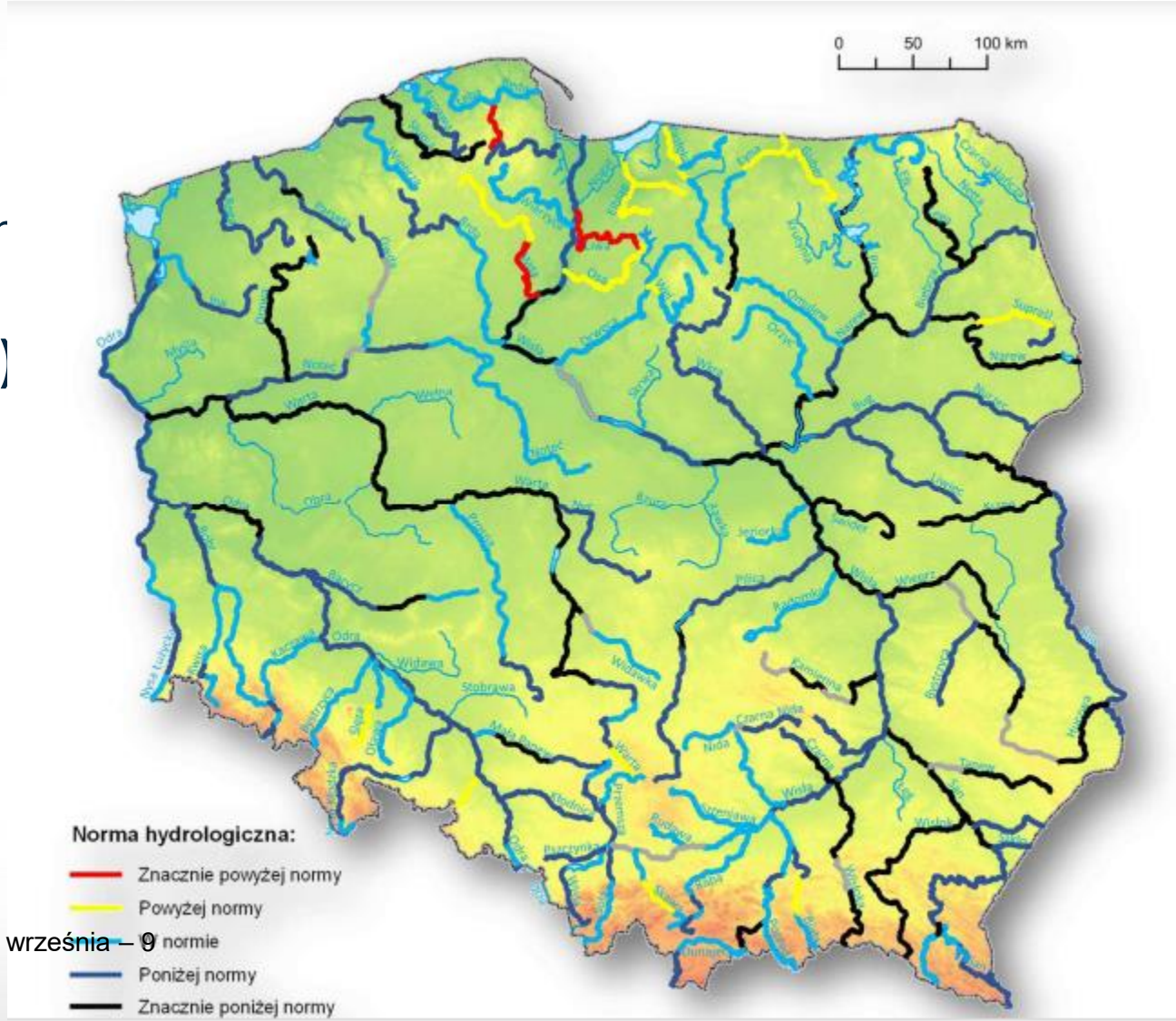
Wskaźnik niedoboru przepływu wody:

$$\frac{(SNQ - Q)x\ 100}{SNQ}$$

SNQ - średni niski przepływ;
Q – przepływ rzeczywisty

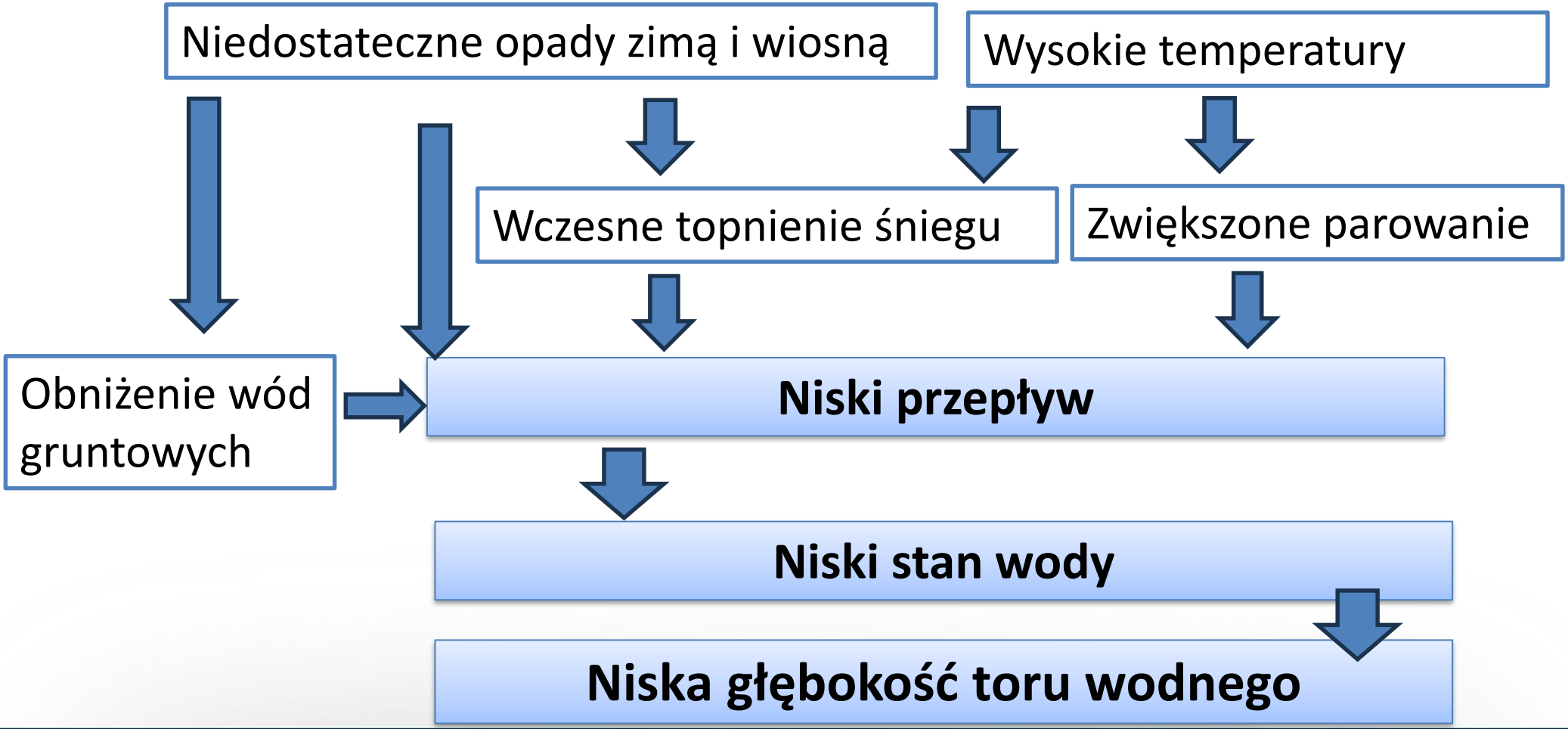
Źródło: IMGW, Tygodniowy Biuletyn Hydrologiczny, 2 września – 9 września 2025 r., https://hydro.imgw.pl/#/

Przepływ na tle normy hydrologicznej obliczonej dla kolejnych miesięcy z wielolecia 1991-2020 na wybranych stacjach i rzekach (**w dniu 9 września 2025 r.**)



Źródło: IMGW, Tygodniowy Biuletyn Hydrologiczny, 2 września – 9 września 2025 r., https://hydro.imgw.pl/#/

Czynniki determinujące wielkość przepływu wody w cieku wodnym



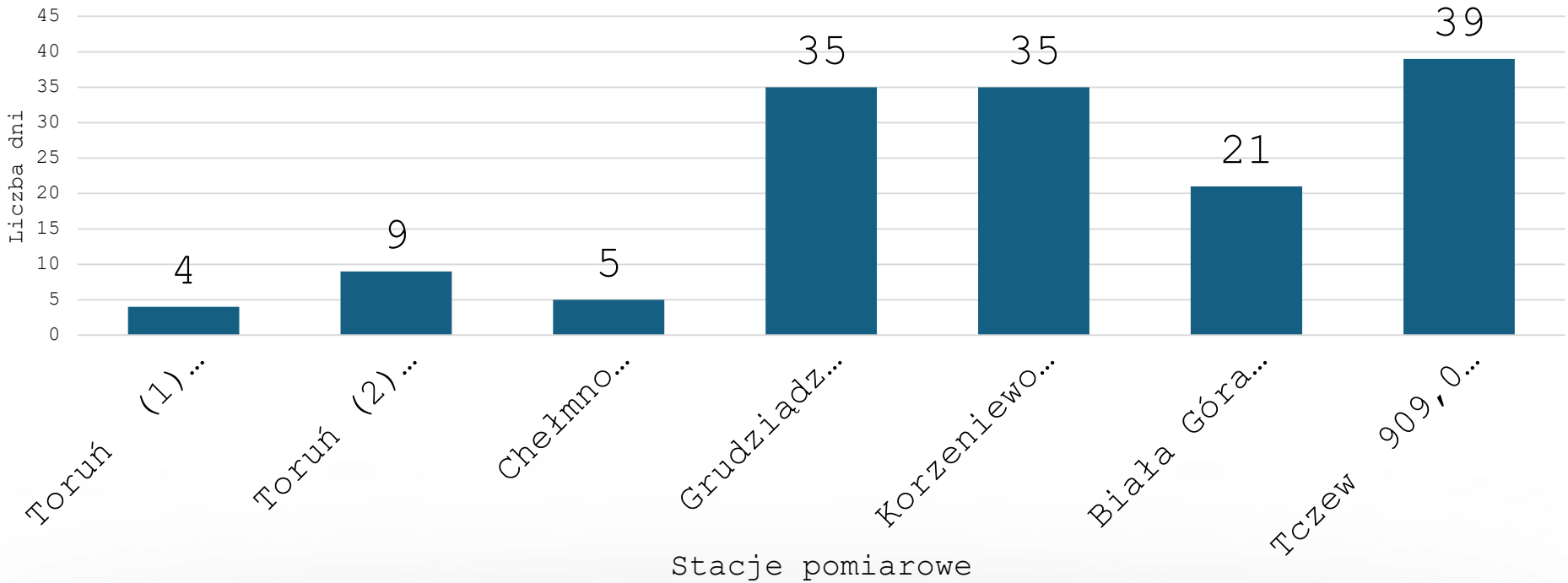
Głębokość nawigacyjna jako podstawowa determinanta transportowego wykorzystania szlaku wodnego

Głębokość toru wodnego → **Zanurzenie jednostki pływającej**

W polskich warunkach przyjmuje się, że minimalna głębokość tranzytowa szlaku wodnego, **warunkująca opłacalność żeglugi towarowej, wynosi 130 cm.**

Przy tej głębokości i rezerwie głębokości 15 cm zanurzenie wynosi 115 cm a **poziom załadowania BP-500 wynosi 60-65%**

Liczba dni z głębokością tranzytową 130 cm i wyższą w okresie grudzień-maj 2024 r. na odcinku dolnej Wisły (łączna liczba pomiarów wynosiła 166)



Źródło: Informacja żeglugowa/ Fairway information, RZGW Gdańsk

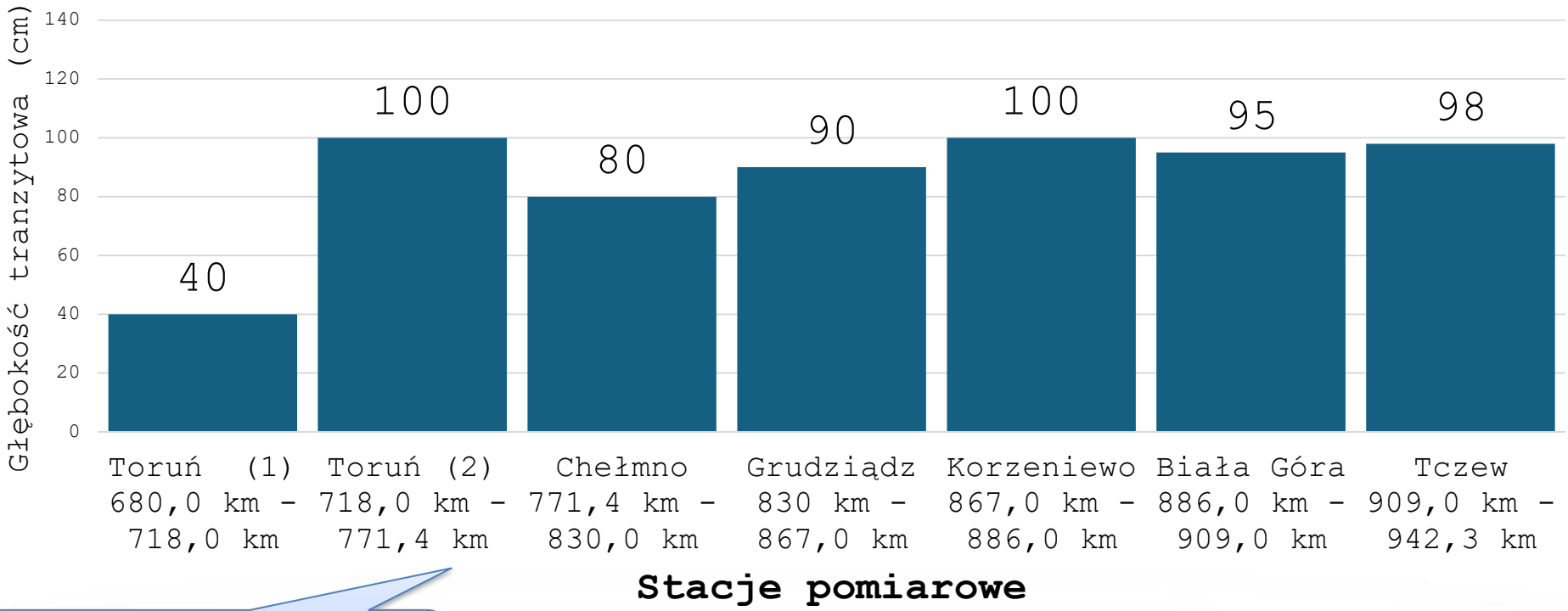
Głębokość nawigacyjna jako podstawowa determinanta transportowego wykorzystania szlaku wodnego

Problemy z utrzymaniem odpowiednich głębokości zwłaszcza nasilają się w porze letniej.

W rejonie stacji pomiarowych na dolnej Wiśle **w lipcu i sierpniu w 2024 r. żaden z wykonanych 166 pomiarów stanu wód nie wykazał głębokości tranzytowej przynajmniej na poziomie 130 cm**. Problem ten jeszcze bardziej nasilił się w 2025 r. Na przykład w dniach **26-29 sierpnia 2025 r.** w rejonie stacji pomiarowej Toruń (680,0-718,0 km) stan wody wynosił od 92 do 100 cm, co odpowiadało **głębokości tranzytowej wynoszącej zaledwie 10-20 cm (10 cm odnotowano 27 sierpnia**).

Źródło: Informacja żeglugowa/ Fairway information, RZGW Gdańsk

Dominanta głębokości tranzytowej na dolnej Wiśle w okresie grudzień- maj 2024 r.



Pomiarem objęto 166 dni

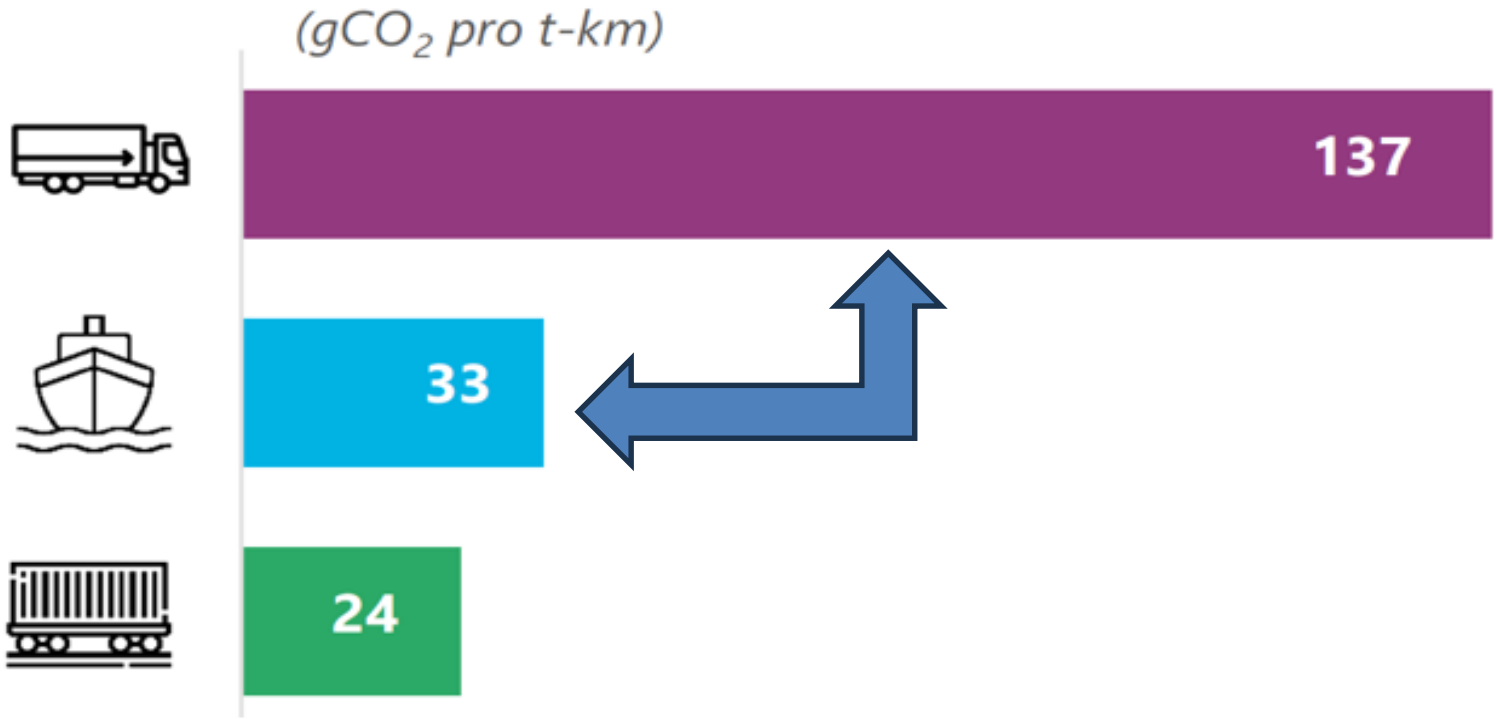
Źródło: Informacja żeglugowa/ Fairway information, RZGW Gdańsk

Osobowość prawna drogi wodnej a żegluga śródlądowa

Nadanie osobowości prawnej Odrze, Wiśle ,to:

- Ryzyko utraty szansy na rozwój gałęzi transportu charakteryzującej się niższą niż transport samochodowy emisyjnością i niższym kosztem transportu

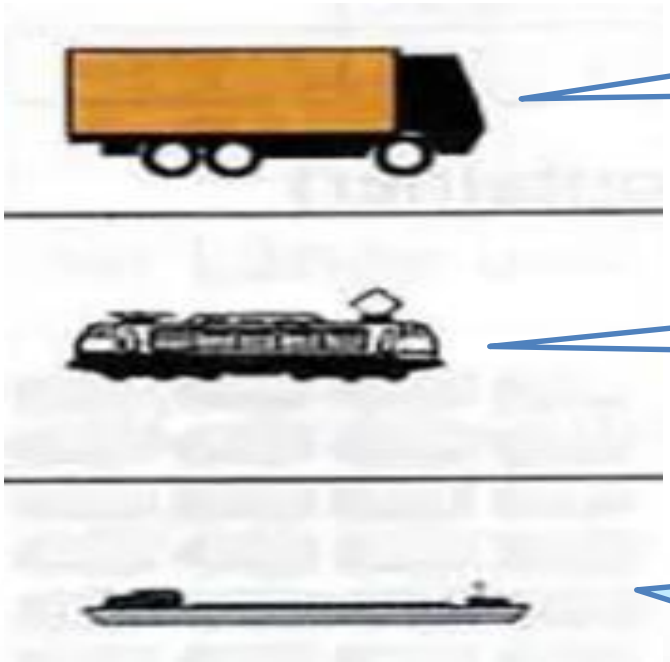
Ryzyko utraty szansy na rozwój gałęzi transportu o znacznie niższej emisyjności niż transport samochodowy



(Europäischer Rechnungshof 2023; Eurostat 2019, 2024)

Ryzyko utraty szansy na rozwój gałęzi transportu o znacznie niższej emisyjności niż transport samochodowy

„Od studni na koła” lub „od studni na śrubę statku” (*Costs of well-to-tank emissions*).



Samochód ciężarowy (10-20 t) - 259 g

Pociąg elektryczny (1914 t) – 10 g
Pociąg spalinowy (1914 t) – 18 g

Statek (1537 ton) – 38 g
Wielka barka reńska (3013 ton) – 21 g

Źródło: CCNR, 2017

Osobowość prawna drogi wodnej a żegluga śródlądowa

Nadanie osobowości prawnej Odrze, Wiśle ,to:

- Ryzyko utraty szansy na rozwój gałęzi transportu charakteryzującej się wysokim bezpieczeństwem (niska wypadkowość)

Ryzyko utraty szansy na rozwój gałęzi transportu charakteryzującej się dużym bezpieczeństwem (niska wypadkowość)

W minionych latach liczba wypadków oraz ich ofiar na polskich drogach sukcesywnie spadała. Niestety, w 2024 r. sytuacja uległa zmianie. Liczba kolizji wzrosła aż o 25 tysięcy, a wypadków było o ponad 500 więcej niż w 2023 r. To pierwszy wzrost liczby wypadków od blisko dekady

A. Zwoliński, 2025, Tak źle na drogach nie było od lat. Słono za to zapłacimy, https://www.fakt.pl/pieniadze/wypadki-drogowe-2024-pierwszy-wzrost-od-dekady-co-to-oznacza/9er2rc7

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH[5]		
Wypadki	21 519	↗
Zabici	1 896	↗
Ranni	24 782	↗
Ciężko ranni	7 796	↗
Kolizje	390 580	↗↗

Łącznie w Polsce w 2022 r. koszty zdarzeń drogowych stanowiły 1,7% PKB2022 (52,7 mld zł)

Wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2022,z wyodrębnieniem średnich kosztów społeczno-ekonomicznych wypadków na transeuropejskiej sieci Transportowej, https://www.krbrd.gov.pl/baza-wiedzy/badania-kosztow-zdarzen-drogowych/#

Ryzyko utraty szansy na rozwój gałęzi transportu charakteryzującej się dużym bezpieczeństwem

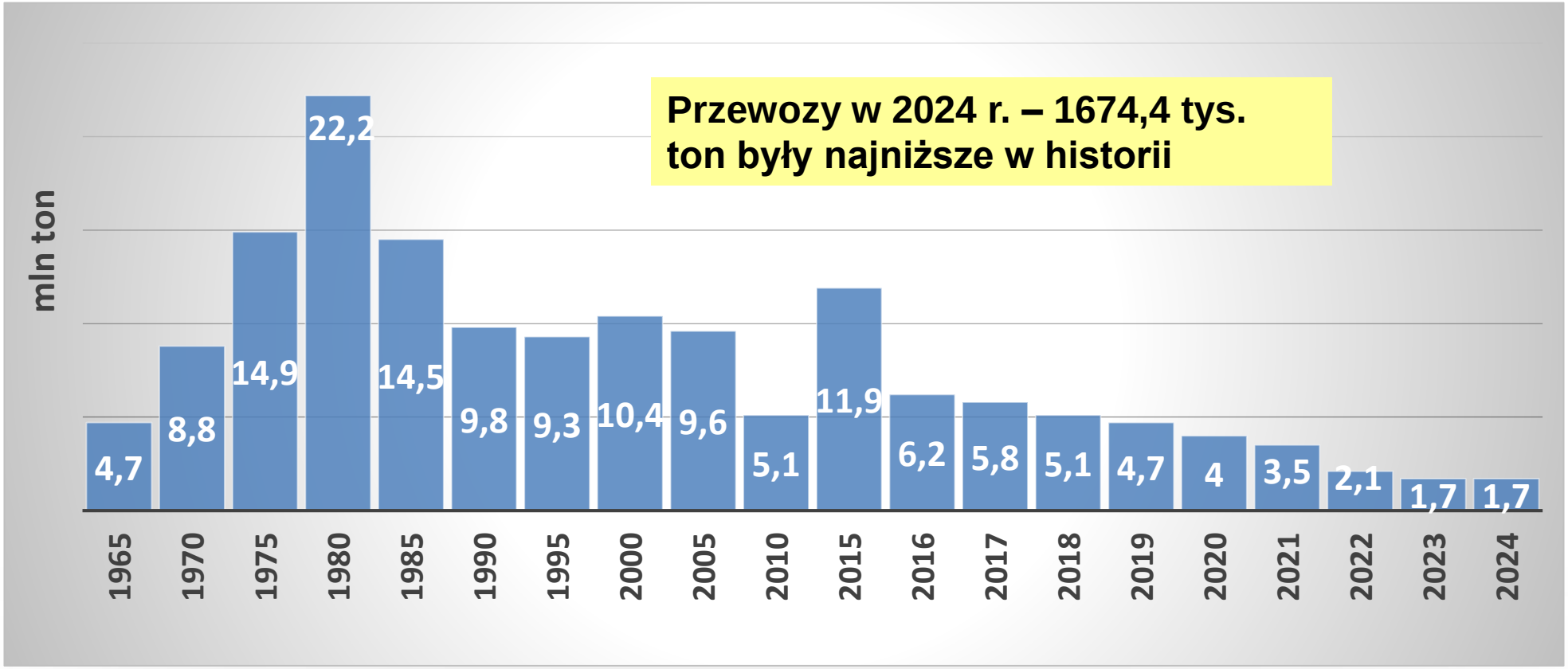
Zakładając, że koszty zdarzeń drogowych w Polsce (wypadki, kolizje) w 2024 r. wynosiły 1,5% PKB, to **koszt jaki ponosi społeczeństwo w skali roku wynosił 55 mld zł**.

Dla porównania:

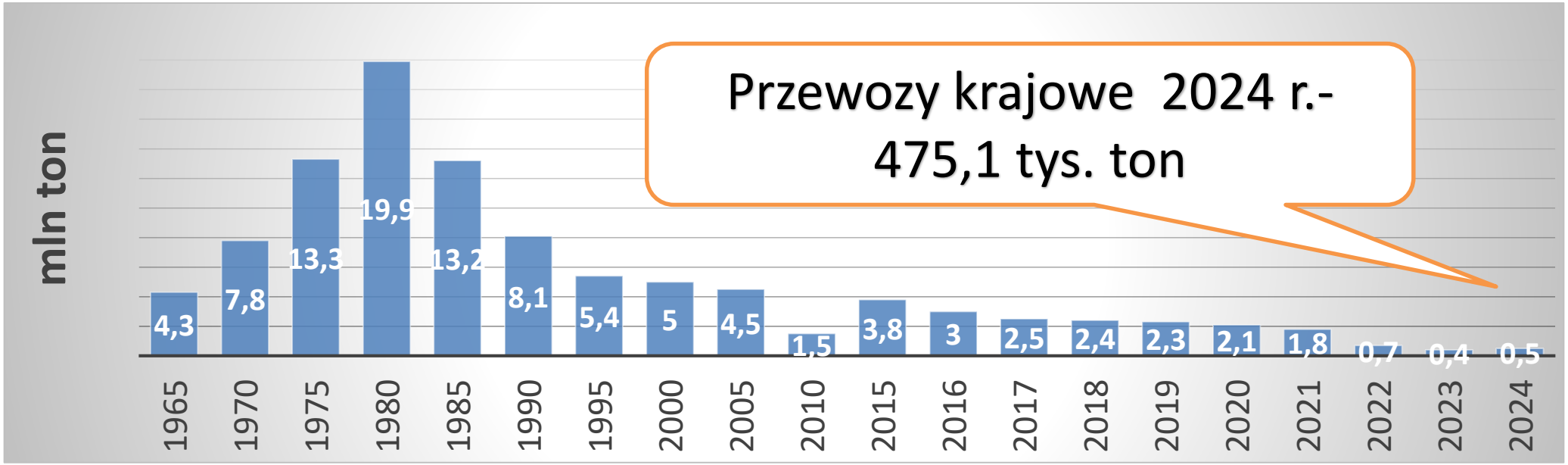
- Całkowita wartość **KPŻ2030 – 2,4 mld zł**
- Odbudowa budowli regulacyjnych na dolnej Wiśle to **560 mln zł** (**remontu wymaga 300 ostróg)**
- Łączna wartość Programu wieloletniego, w ramach którego do 2032 r. ma być wybudowany **stopień wodny Siarzewo** na dolnej Wiśle wynosi około **7,6 mld zł**

Ryzyko zaniku gałęzi transportu w Polsce wspieranej na poziomie europejskiej polityki transportowej

Przewozy krajowe i międzynarodowe realizowane transportem wodnym śródlądowym w Polsce.

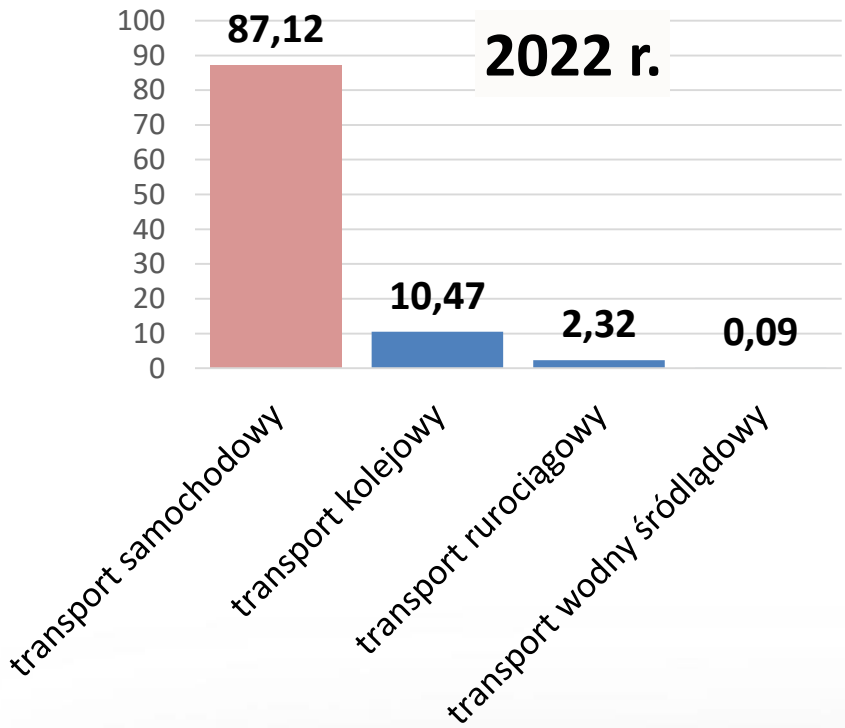


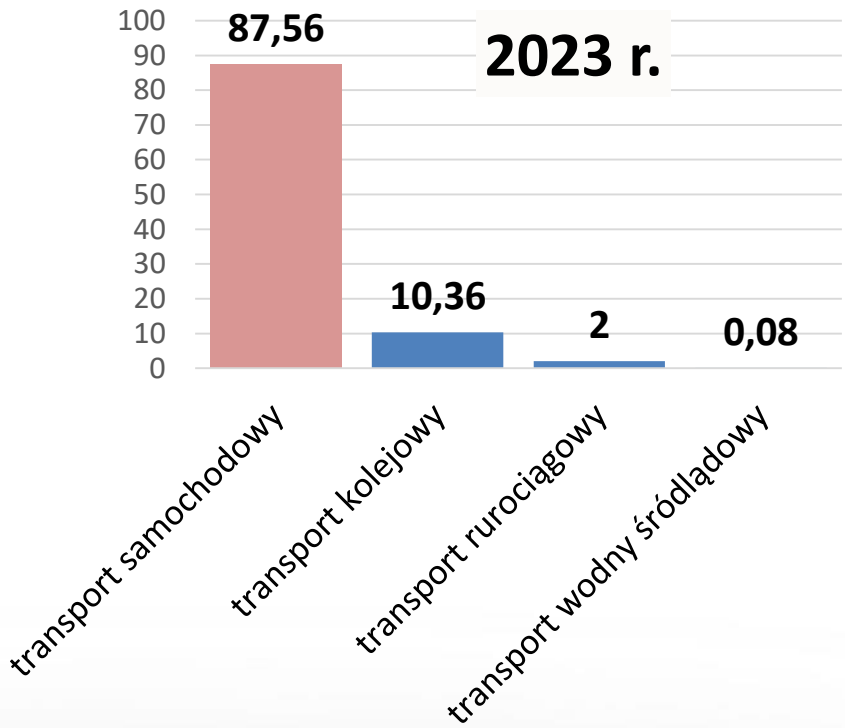
Przewozy krajowe transportem wodnym śródlądowym w Polsce (mln ton)



- W 2024 r. były to w 95,3% przewozy związane z Odrą
- W 2024 r. były to w 93,7% są to przewozy związane z Odrą dolną

Udział transportu wodnego śródlądowego w przewozach ładunków w Polsce (% ton)





Wysoka Woda Żeglowna (WWŻ) – poziom wody graniczny dla żeglugi śródlądowej

Kluczowe znaczenie dla rozwoju żeglugi zwłaszcza kontenerowej ma aktualizacja wskaźników WWŻ

Jeśli poziom wody osiąga lub przekracza WWŻ – żegluga na danym odcinku rzeki jest wstrzymywana lub ograniczana ze względów bezpieczeństwa:

-zbyt małe prześwity pod mostami,

- zbyt silny nurt,
- zagrożenie dla budowli hydrotechnicznych

Problem aktualizacji wskaźnika WWŻ

Wyznaczone w Polsce jeszcze w latach 40. XX w. wskaźniki WWŻ nie odpowiadają współczesnym warunków hydrologicznym, gdyż:

- mienił się klimat (więcej okresów suszy, gwałtowne opady),
- przekształcono zlewnie i rzeki wskutek zabudowy hydrotechnicznej

W efekcie:

- **wskaźniki WWŻ są w wielu miejscach za wysokie** w stosunku do obecnych warunków hydrologicznych;
- określone od tego **poziomu prześwity w świetle mostów są „sztucznie" zaniżone,** co ogranicza lub uniemożliwia żeglugę kontenerową i transport ładunków ponadgabarytowych

Problem aktualizacji wskaźnika WWŻ

Tabela 9. Kamienie milowe realizacji Celu szczegółowego 1 (Zapewnienie Dobrych Warunków Nawigacyjnych)

Lp.	Nazwa	Odpowiedzialny za realizację	Termin (rok)
1b	Przyjęcie regulacji prawnych w zakresie infrastruktury krzyżującej się oraz aktualizacja wskaźnika WWŻ	minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej, PGW WP, UŻŚ	2023–2028
1c	Rewizja klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (II)	minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej, PGW WP	2030

Źródło: Krajowy Program Żeglugowy

Wnioski – kontekst żeglugi śródlądowej

Tylko przyspieszenie prac inwestycyjnych na śródlądowych drogach wodnych:

- może odwrócić obserwowany dotychczas spadkowy trend przewozów ładunków w transporcie wodnym śródlądowym
- będzie wyraźnym sygnałem, świadczącym o realnej możliwości poprawy warunków żeglugowych na drogach wodnych i może w sposób rzeczywisty skłonić, podmioty prywatne i samorządowe do rozwoju infrastruktury portowej a armatorów zachęcić do modernizacji i odbudowy floty rzecznej.

Dziękuję za uwagę

Funded by the European Union

CRISTAL is funded by the European Union under grant agreement no. 101069838. Views and opinions expressed are however those of the author(s) only and do not necessarily reflect those of the European Union or the European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA). Neither the European Union nor the granting authority can be held responsible for them.