

5. UWARUNKOWANIA I KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU WODNEGO ŚRÓDLĄDOWEGO

5.1. ZAKŁADANE KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU WODNEGO ŚRÓDLĄDOWEGO W KRAJU

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)

Wizja rozwoju transportu wodnego śródlądowego nakreślona w Strategii rozwoju transportu do 2020 roku dotyczy głównie przewozu ładunków na Odrzańskiej Drodze Wodnej. Zakłada się, że w dalszej perspektywie możliwe jest wykorzystanie dolnego odcinka Wisły w ramach transportu towarów z portów morskich.

W przypadku rozwoju transportu wodnego śródlądowego zakłada się realizację następujących kierunków interwencji:

- osiągnięcie i utrzymanie określonych w europejskiej klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych warunków nawigacyjnych na drogach wodnych,
- poprawę warunków żeglugowych i nawigacyjnych oraz modernizacja infrastruktury na drogach wodnych o znaczeniu turystycznym,
- rozbudowę infrastruktury śródlądowych dróg wodnych wraz z poprawą ich parametrów eksploatacyjnych w ramach poprawy dostępu do portów morskich,
- stworzenie nowoczesnej infrastruktury śródlądowych dróg wodnych o stabilnych warunkach dla przewozów lokalnych i regionalnych,
- dostosowanie infrastruktury ustalonych polskich śródlądowych dróg wodnych lub ich odcinków do wymagań europejskiej sieci dróg wodnych;
- dążenie do stworzenia warunków sprzyjających korzystaniu z ekologicznych rodzajów transportu towarowego na odległości powyżej 300 km.

Pierwszy etap do roku 2020 obejmuje przede wszystkim dokończenie zaktualizowanego planu pn. „Program dla Odry 2006”. Zapadną także decyzje w sprawie budowy połączenia Dunaj – Odra – Łeba (DOL) spełniającego kryteria co najmniej IV klasy żeglowności oraz realizacji włączenia Odrzańskiej Drogi Wodnej do europejskiej sieci transportowej. Rozpocznie się też zagospodarowanie dolnej Wisły, co jest bardzo pilnym zadaniem ze względu na zagrożenie bezpieczeństwa stopnia wodnego we Włocławku. W kolejnym etapie (do 2030 roku) podejmowane będą działania przystosowujące połączenie Odra – Wisła – Zalew Wiślany (E-70) do uzyskania co najmniej II klasy żeglowności.

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 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.