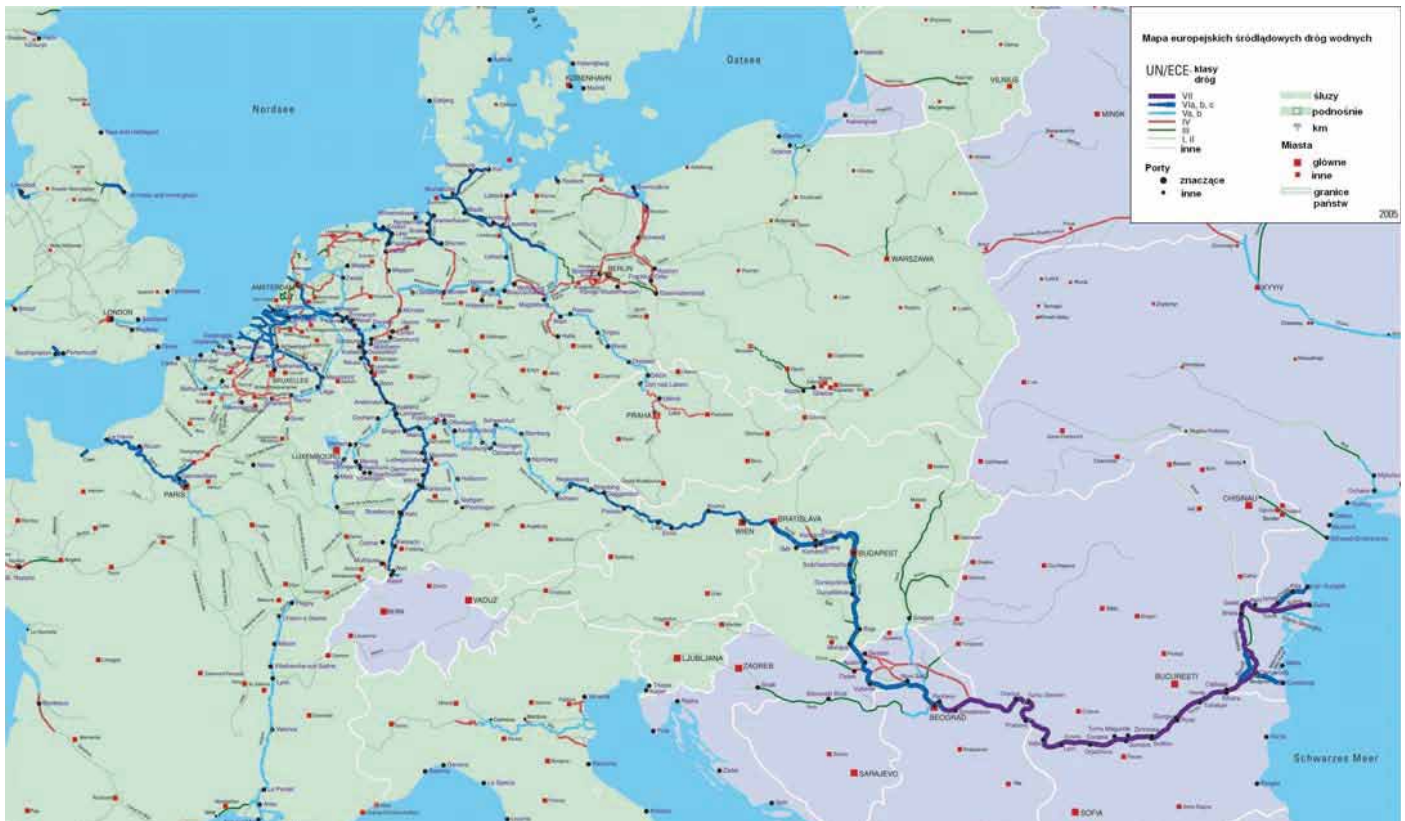


# Możliwości rozwoju transportu wodnego śródlądowego w Polsce w świetle uwarunkowań infrastrukturalnych

Krystyna Wojewódzka-Król, Ryszard Rolbiecki



1. Mapa europejskich dróg wodnych Źródło: [1]

## Czynniki determinujące rozwój transportu wodnego śródlądowego

Podstawowym ograniczeniem rozwoju transportu wodnego śródlądowego jest zaniedbanie infrastruktury dróg wodnych. Oceniając polskie drogi wodne z punktu widzenia ich przydatności do żeglugi należy stwierdzić, że do zalet należą:

- korzystny, z punktu widzenia potrzeb przewozowych, układ dróg,
- zbieżność niektórych potrzeb transportu wodnego śródlądowego z potrzebami innych działów gospodarki wodnej, która zwiększa efekty realizowanych inwestycji na drogach wodnych,
- powiązanie polskich dróg wodnych z drogami Europy Zachodniej,
- uwzględnianie polskich dróg wodnych (mimo pogarszającego się ich stanu) w wielu europejskich inicjatywach dotyczących budowania przyszłej europejskiej sieci dróg wodnych (TEN-T, AGN).

Czynniki te jednak nie są uwzględniane w polityce transportowej Polski i w związku z tym występują niekorzystne tendencje przejawia-

jące się próbą budowania europejskiej sieci transportowej (rys. 1) poza naszymi drogami wodnymi (Kanał Łaba - Dunaj, niemieckie drogi wodne na zachód od Odry). Jest to wyraźne ostrzeżenie, że kontynuacja dotychczasowej polityki w zakresie śródlądowych dróg wodnych może przekreślić szanse budowania przyszłości żeglugi śródlądowej w Polsce jako integralnego elementu żeglugi europejskiej.

Najpoważniejszą wadą polskich dróg wodnych są zbyt niskie, a przy tym znacznie zróżnicowane, parametry i rozwiązania techniczne zarówno na poszczególnych drogach wodnych, jak i ich odcinkach. Niskie parametry techniczne dróg przy jednoczesnym braku odpowiedniego oznakowania i oświetlenia szlaków stanowią poważne utrudnienia dla żeglugi całodobowej.

Nieujednolicone są też inne parametry dróg, takie jak szerokość szlaku żeglownego, promienie zakoli, wysokość w świetle mostów, czy parametry śluz. Pogarszający się stan dróg wodnych powoduje, że drogi wodne w Polsce są pomijane w innych europejskich inicjatywach rozwoju dróg wodnych. W określonej w 2004 r. docelowej **europejskiej sieci śród-**

**łądowych dróg wodnych TEN-T do 2010 r.** uwzględniony został jedynie część środkowego i dolny odcinek Odry oraz ujściowy odcinek Wisły.

Istotnym czynnikiem wyznaczającym przyszłościowe kierunki rozwoju żeglugi śródlądowej w Europie jest **Umowa AGN**. W Umowie tej rangą dróg międzynarodowych objęte zostały na terenie Polski następujące drogi wodne:

- Odra (E-30) wraz z Kanałem Gliwickim (E-30 - 01),
- Wisła Dolna na odcinku ujście Narwi – Gdańsk (E-40),
- połączenie Odry – Wisła od Kostrzyna do Bydgoszczy (E-70),
- Wisła od Bydgoszczy do Białej Góry (E70),
- Nogat i Szarpowa do Zalewu Wiślanego (E-70).

Zgodnie z raportem dotyczącym aktualnego stanu dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym wymagania Umowy AGN spełniają:

- Wisła na odcinku Włocławek – Płock oraz Martwa Wisła,
- droga wodna Odra na odcinku Szczecin – Widuchowa – jednak odcinek ten zaliczony został w dokumencie do tzw. „strate-

gicznych wąskich gardeł, istnieje bowiem potrzeba podwyższenia jego parametrów z klasy IV do Vb (obecnie droga ta ma parametry klasy Vb, tym niemniej trzeba ją zmodernizować w celu zwiększenia jej przepustowości).

Drogi wodne o międzynarodowym znaczeniu powinny mieć parametry klas IV i V, które pozwalają na eksploatację statków o tonażu powyżej 1000 ton. Jak wynika z rys. 2, wymagania stawiane drogom klasy IV i V spełnia w Polsce około 6% ich długości. Jest to łącznie 205,9 km z 3660 km dróg uznanych w Polsce za żeglowne [2].

Kierunki rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce powinny także nawiązywać do **unijnego programu wspierania rozwoju żeglugi śródlądowej – NAIADES** [3]. Program NAIADES precyzuje działania, jakie powinny być podjęte w celu wzmocnienia pozycji transportu wodnego śródlądowego, zwłaszcza w nowych krajach UE, w których gałąź ta nie jest właściwie traktowana. Niewątpliwie do krajów tych należy Polska.

**Podjęmowane na szczeblu unijnym inicjatywy dotyczące rozwoju infrastruktury transportu powinny być w Polsce po prostu systematycznie wdrażane.** Kształtowanie zrównoważonego rozwoju transportu w Polsce z uwzględnieniem transportu wodnego śródlądowego jest **szansą na pozyskanie funduszy europejskich** na inwestycje w tej gałęzi transportu i tym samym szansą na rozwiązanie również przy okazji istotnych problemów kompleksowej gospodarki wodnej.

Niektóre jednak inicjatywy europejskie stanowić mogą istotne ograniczenie w transportowym zagospodarowaniu śródlądowych dróg wodnych. Barierą dla rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce są przepisy i procedury dotyczące inwestycji na **obszarach Natura 2000** [4]. Obszary te z reguły bowiem znajdują się w sąsiedztwie dróg wodnych.

W związku z kontrowersyjnym zakresem obszarów chronionych w dolinach rzek, poważnie ograniczającym zrównoważony rozwój transportu (ale również przyjaznej dla środowiska energetyki wodnej, ochrony przeciwpowodziowej itp.) oraz w związku ze skom-

plikowanymi procedurami wydłużającymi i utrudniającymi realizację ustawowych obowiązków w zakresie utrzymania i rozwoju śródlądowych dróg wodnych należy:

- rozważyć możliwości weryfikacji obszarów chronionych w dolinach rzek,
- uprościć i ujednotlić procedury w taki sposób, aby nie stały się barierą zrównoważonego rozwoju.

W świetle przedstawionych tendencji unijnych i uwarunkowań infrastrukturalnych analiza możliwości rozwoju śródlądowego transportu wodnego w Polsce powinna przede wszystkim koncentrować się na wskazaniu, które z tradycyjnych i nowych sfer zastosowania żeglugi śródlądowej mogą i powinny być wdrażane w Polsce.

## Etapy rozszerzania sfer zastosowania transportu wodnego śródlądowego w Polsce

Polskie drogi wodne, jak wykazano, nie spełniają w znacznej części wymagań stawianych drogom o znaczeniu międzynarodowym, co więcej ulegają one systematycznej degradacji wskutek zbyt małego zakresu niezbędnych prac utrzymaniowych, nie wspominając już o opóźnieniach czy wręcz zaniechaniu niezbędnych inwestycji.

Fakt ten nie wyklucza jednak uprawiania żeglugi. Wykorzystanie istniejących możliwości przewozowych w tej gałęzi transportu do odciążenia innych gałęzi jest konieczne dla zrównoważonego rozwoju transportu oraz przyszłości żeglugi w Polsce. Realizując przewozy drogą wodną śródlądową nawet przy istniejących utrudnieniach i ograniczeniach można udowodnić praktyczne zalety tej gałęzi transportu.

Wycyfywanie się polskiej żeglugi śródlądowej na drogi zachodnioeuropejskie doprowadzić może do dalszej degradacji dróg, która pozbawi nasz kraj i wiele jego regionów korzyści płynących ze zrównoważonego rozwoju transportu a także turystyki wodnej. Równocześnie jednak trzeba te utrudnienia stopniowo eliminować dostosowując infrastrukturę, tej najbardziej przyjaznej dla środowiska gałęzi, do europejskich standardów.

Możliwości rozwoju transportu wodnego

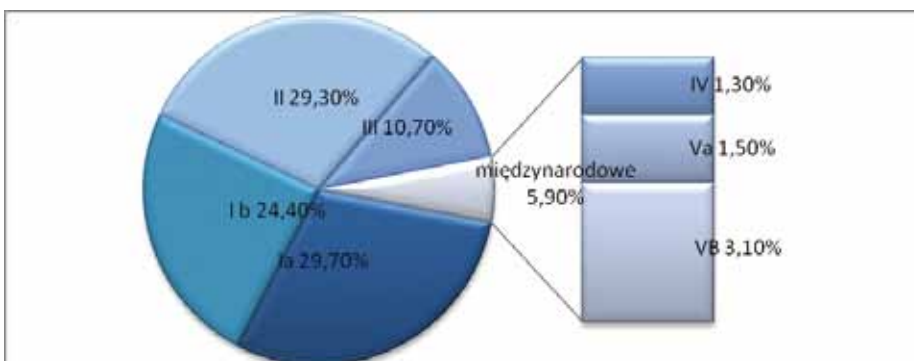
śródlądowego w Polsce w **przewozach ładunków** można rozpatrywać w wariantach czasowych, uzależniając je od realizacji całego zespołu działań wspierających, które stworzą realną perspektywę dostosowania warunków rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce do standardów europejskich:

- etap I – ma na celu jak najszybsze uruchomienie żeglugi wszędzie tam, gdzie pozwalają na to warunki panujące na drogach wodnych mimo istniejących utrudnień, przy niewielkim zakresie inwestycji towarzyszących i założeniu, że przywrócone zostaną przewidziane Rozporządzeniem [2] klasy dróg wodnych,
- etap II – ma na celu wdrażanie pożądanych kierunków, wymagających jednak zarówno inwestycji na drogach wodnych, jak i inwestycji towarzyszących,
- etap III – to wizja perspektywicznej roli transportu wodnego śródlądowego w obsłudze potrzeb przewozowych, wymagająca dostosowania przynajmniej części polskich dróg wodnych do standardów europejskich.

**Etap I rozwoju żeglugi śródlądowej** możliwy jest do osiągnięcia w krótkim czasie. Można przyjąć, że po przywróceniu śródlądowym drogom wodnym parametrów technicznych przewidzianych w Rozporządzeniu [2]. Sfera zastosowania transportu wodnego śródlądowego w Polsce będzie obejmować:

- przewozy piasku, żwiru i materiałów budowlanych,
  - obsługę portów morskich Szczecin-Świnoujście, w tym przewozy wewnątrzportowe (dodatkowym uwarunkowaniem rozwoju tej sfery jest przygotowanie miejsc postojowych dla barek w centrum logistycznym i poprawa warunków obsługi barek rzecznych w portach morskich),
  - przewozy zagraniczne w relacjach: Szczecin-Berlin i Szczecin - drogi wodne Europy Zachodniej,
  - obsługę potrzeb transportowych zakładów zlokalizowanych w Delcie Wisły w zakresie ładunków wielkogabarytowych,
  - przewozy dla zaopatrzenia miast: piasek i żwir, materiały energetyczne, zaopatrzenie sklepów, wywóz śmieci (dodatkowym warunkiem tych przewozów jest budowa przeładowni w miastach oraz działania z zakresu zagospodarowania przestrzennego – lokalizacja wysypisk śmieci i zakładów recyklingu w rejonach dróg wodnych i lokalizacja centrów logistycznych nad drogami wodnymi).
- Większość tych przewozów jest obecnie realizowana, ale ze względu na zmienność warunków nawigacyjnych są one okresowo zawieszane.

**Etap II rozwoju żeglugi śródlądowej** w Polsce będzie możliwy po ukończeniu realizowanych inwestycji na drogach wodnych i ukończeniu inwestycji towarzyszących. Uzyskana dzięki temu poprawa jakości śródlądo-



2. Struktura polskich śródlądowych dróg wodnych według klas Źródło: [5]

wych dróg wodnych pozwoli w efekcie na rozszerzenie sfery zastosowania żeglugi śródlądowej osiągniętej dla etapu I, a ponadto na:

- wydłużenie relacji przewozowych oraz
- wdrażanie nowych sfer zastosowania tej gałęzi transportu, takich jak:
  - obsługa przewozów kontenerowych portu Gdańsk na Dolnej Wiśle,
  - obsługa przewozów masowych, w tym płynnych w Delcie Wisły,
  - obsługa centrów logistycznych zlokalizowanych nad drogami wodnymi,
  - przewozy samochodów osobowych.

**Etap III rozwoju żeglugi śródlądowej** wymaga dostosowania przynajmniej głównych dróg wodnych do standardów europejskich. Osiągnięcie tego etapu jest związane z kontynuacją „Programu dla Odry 2006” oraz budową na Wiśle stopnia wodnego poniżej Włocławka. Uzyskana poprawa warunków nawigacyjnych dzięki tym inwestycjom pozwoli na umocnienie żeglugi śródlądowej w sferach zastosowania przewidzianych dla etapu II, a także na ich rozszerzenie o możliwość wykonywania przewozów kontenerowych w nowych relacjach (tabela 1).

**W przewozach pasażerskich** wymagania dotyczące śródlądowych dróg wodnych są dużo niższe, zaś zróżnicowanie form przewozów pozwala na wykorzystanie niemal każdej śródlądowej drogi wodnej, pod warunkiem, że ze względu na bezpieczeństwo żeglugi zachowane będą parametry dróg przewidziane w Rozporządzeniu w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych. Dużo większe znaczenie przy realizacji tego typu przewozów mają inwestycje towarzyszące, zapewniające odpowiedni standard i atrakcyjność tego typu usług (rys. 3). Inwestycje te leżą zazwyczaj w gestii samorządów lub inwestorów prywatnych.

Dlatego też przy założeniu, że inwestycje infrastrukturalne i baza turystyczna będą stopniowo rozwijane stosownie do współczesnych standardów i potrzeb, rosnąć będą też możliwości wykorzystania poszczególnych śródlądowych dróg wodnych do przewozów pasażerskich. Tradycyjną sferą zastosowania tej gałęzi w przewozach pasażerskich są różnego rodzaju rejsy wycieczkowe (tabela 2).

Jak wynika z doświadczeń europejskich pasażerska żegluga śródlądowa stanowić może nie tylko formę atrakcji turystycznej, ale może także być ważnym uzupełnieniem miejskiego systemu komunikacji zbiorowej, w zakresie przewozów miejskich i regionalnych. W Polsce pierwsze doświadczenia wynikające z uruchomienia rzecznych połączeń komunikacyjnych z wykorzystaniem tramwajów wodnych występują w takich miastach, jak Bydgoszcz, Warszawa, Szczecin, Wrocław, Kraków. Potencjalnie przewozy typu komunikacyjnego mogłyby być także stopniowo uruchamiane we wszystkich miastach położonych nad drogami wodnymi.

Tab. 1. *Możliwości perspektywicznego wykorzystania śródlądowych dróg wodnych w Polsce do przewozów ładunków według sfer zastosowania [6]*

<b>Przewozy piasku, żwiru, materiałów budowlanych – kontynuacja</b>	
Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• duży popyt w związku z inwestycjami budowlanymi,</li> <li>• kongestia na drogach,</li> <li>• niedostosowanie dróg samochodowych do standardów naciskowych 115 kN/oś.</li> </ul>
Rejon wdrażania	• wzdłuż wszystkich dróg wodnych
Inwestycje warunkujące	• przeładownie, w tym pływające, które mogą być cumowane do brzegu w dowolnym miejscu.
<b>Obsługa portów morskich Szczecin – Świnoujście, w tym przewozy wewnątrzportowe i przewozy kontenerowe</b>	
Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• korzyści wynikające ze współpracy żeglugi śródlądowej w obsłudze portów morskich (dla portów i żeglugi morskiej),</li> <li>• połączenie z drogami wodnymi Europy Zachodniej,</li> <li>• Zachodnio Pomorskie Centrum Logistyczne dostępne od strony dróg wodnych,</li> <li>• zainteresowanie Czech, Słowacji, żeglugą śródlądową do i z portów morskich,</li> <li>• konieczność odciążenia transportu zapleczewego.</li> </ul>
Rejon wdrażania	<ul style="list-style-type: none"> <li>• droga wodna Odra,</li> <li>• Odra – drogi wodne Europy Zachodniej.</li> </ul>
Inwestycje warunkujące	• miejsca postojowe dla barek rzecznych w terminalu kontenerowym.
<b>Zwiększenie obsługi kontenerowej portu Gdańsk na Dolnej Wiśle w Delcie Wisły i nowe relacje przewozowe</b>	
Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• brak sprawnego transportu zapleczewego dla DTC w Gdańsku,</li> <li>• konieczność odciążenia miasta i dróg od ciężkich samochodów kontenerowych,</li> <li>• zwiększenie bezpieczeństwa na drogach,</li> <li>• zmniejszenie kongestii na drogach.</li> </ul>
Rejon wdrażania	Dolna Wisła, Delta Wisły.
Inwestycje warunkujące	<ul style="list-style-type: none"> <li>• stopień wodny poniżej Włocławka,</li> <li>• centra logistyczne nad drogą wodną Wisłą.</li> </ul>
<b>Przewozy zagraniczne, rozszerzone o przewozy kontenerowe</b>	
Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• rozwój żeglugi śródlądowej w krajach Europy Zachodniej,</li> <li>• konteneryzacja w żegludzie śródlądowej w krajach Europy Zachodniej,</li> <li>• centra logistyczne nad drogami wodnymi Europy Zachodniej.</li> </ul>
Rejon wdrażania	<ul style="list-style-type: none"> <li>• droga wodna Odra,</li> <li>• Odra – drogi wodne Europy Zachodniej.</li> </ul>
Inwestycje warunkujące	• urzędnicy do przeładunku kontenerów w portach rzecznych.
<b>Rozszerzenie zakresu przewozy dla zaopatrzenia miast dzięki poprawie warunków nawigacyjnych na drogach wodnych</b>	
Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• możliwość dotarcia do centrum miasta drogą wodną,</li> <li>• brak kongestii na drogach wodnych,</li> <li>• małe wymagania statków służących do zaopatrzenia miast w stosunku do dróg wodnych,</li> <li>• możliwość zmniejszenia degradacyjnego wpływu transportu na środowisko w miastach,</li> <li>• wzrost bezpieczeństwa na drogach w miastach.</li> </ul>
Rejon wdrażania	drogi wodne przebiegające przez miasta, w tym: Wrocław, Szczecin, Bydgoszcz, Kraków, Sandomierz, Warszawa, Toruń, Gdańsk.
Inwestycje warunkujące	<ul style="list-style-type: none"> <li>• przeładownie w miastach,</li> <li>• przygotowanie składowisk śmieci i zakładów recyklingu w rejonach dróg wodnych,</li> <li>• lokalizacja centrów dystrybucji towarów nad drogami wodnymi,</li> <li>• utrzymanie ustawowych parametrów dróg wodnych.</li> </ul>
<b>Obsługa potrzeb zakładów zlokalizowanych w rejonie Dolnej Wisły – ładunki wielkogabarytowe i masowe kontynuacja i nowe relacje</b>	
Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• lokalizacja przemysłu stoczniowego i innych przedsiębiorstw nad drogami wodnymi,</li> <li>• brak alternatywy dla przewozów wielkogabarytowych,</li> <li>• przewozy ładunków masowych do i z portów morskich Gdańska i Gdyni.</li> </ul>
Rejon wdrażania	drogi wodne Deltę Wisły, Dolna Wisła.
Inwestycje warunkujące	• udrożnienie morskiej drogi wewnętrznej Dolna Wisła – port Gdańsk.
<b>Obsługa centrów logistycznych zlokalizowanych nad drogami wodnymi i przewozy samochodów osobowych</b>	
Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• lokalizacja centrum logistycznego w Gliwicach,</li> <li>• lokalizacja zakładów Opla w Gliwicach,</li> <li>• odciążenie dróg kołowych, zmniejszenie kongestii.</li> </ul>
Rejon wdrażania	droga wodna Odra.
Inwestycje warunkujące	przystosowanie portów do przeładunków ro-ro.



Tab. 2. Sfery zastosowania żeglugi śródlądowej w przewozach pasażerskich [6]

Międzynarodowa droga wodna E-70, w tym Pętla Żuław	
Sfera zastosowania	<ul style="list-style-type: none"> <li>wycieczki jednodniowe,</li> <li>kilkudniowe rejsy statkami z miejscami hotelowymi,</li> <li>czarter barek,</li> <li>inne formy rekreacji wodnej.</li> </ul>
Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> <li>wybitne walory przyrodnicze i krajobrazowe,</li> <li>zabytkowe budowle hydrotechniczne.</li> </ul>
Warszawska Pętla Wodna	
Sfera zastosowania	<ul style="list-style-type: none"> <li>wycieczki jednodniowe,</li> <li>kilkudniowe rejsy statkami z miejscami hotelowymi,</li> <li>czarter barek,</li> <li>inne formy rekreacji wodnej.</li> </ul>
Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> <li>walory rekreacyjne dla mieszkańców dużej aglomeracji,</li> </ul>
Wielkie Jeziora Mazurskie	
Sfera zastosowania	<ul style="list-style-type: none"> <li>wycieczki jednodniowe</li> <li>kilkudniowe rejsy statkami z miejscami hotelowymi,</li> <li>czarter barek,</li> <li>inne formy rekreacji wodnej.</li> </ul>
Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> <li>wybitne walory przyrodnicze i krajobrazowe.</li> </ul>
Kanał Elbląski	
Sfera zastosowania	<ul style="list-style-type: none"> <li>wycieczki jednodniowe,</li> <li>czarter barek,</li> <li>inne formy rekreacji wodnej.</li> </ul>
Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> <li>unikatowy w skali światowej zabytek sztuki hydrotechnicznej,</li> <li>wybitne walory przyrodnicze i krajobrazowe.</li> </ul>
Kanał Augustowski	
Sfera zastosowania	<ul style="list-style-type: none"> <li>wycieczki jednodniowe,</li> <li>inne formy rekreacji wodnej.</li> </ul>
Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> <li>wybitne walory przyrodnicze i krajobrazowe,</li> <li>zabytkowe budowle hydrotechniczne.</li> </ul>
Pętla Wielkopolska	
Sfera zastosowania	<ul style="list-style-type: none"> <li>wycieczki jednodniowe,</li> <li>inne formy rekreacji wodnej.</li> </ul>
Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> <li>wybitne walory przyrodnicze i krajobrazowe.</li> </ul>
Droga wodna Bug od Terespoła do Serocka	
Sfera zastosowania	<ul style="list-style-type: none"> <li>wycieczki jednodniowe,</li> <li>inne formy rekreacji wodnej.</li> </ul>
Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> <li>wybitne walory przyrodnicze i krajobrazowe.</li> </ul>
Inne drogi wodne: Odra, Wisła	
Sfera zastosowania	<ul style="list-style-type: none"> <li>kilkudniowe rejsy statkami z miejscami hotelowymi,</li> <li>wycieczki jednodniowe,</li> <li>czarter barek,</li> <li>inne formy rekreacji wodnej.</li> </ul>
Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> <li>walory przyrodnicze i krajobrazowe.</li> </ul>
Relacje przybrzeżne	
Sfera zastosowania	<ul style="list-style-type: none"> <li>wycieczki jednodniowe,</li> <li>inne formy rekreacji wodnej dopuszczalne na wodach przybrzeżnych.</li> </ul>
Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> <li>walory przyrodnicze i krajobrazowe,</li> <li>walory rekreacyjne.</li> </ul>



3. Przykładowe inwestycje towarzyszące w Pętli Żuław [7]

Przewozy regionalne ze zmiennym powodzeniem realizowane były w Polsce przede wszystkim w relacjach Trójmiasto – Hel oraz Szczecin – Świnoujście. Wysoki koszt tych przewozów był jednak barierą ich rozwoju. Dopiero włączenie ich w ostatnich latach do systemu miejskiej komunikacji zbiorowej (i tym samym objęcie ich dotacją) znacznie zwiększyło ich atrakcyjność ekonomiczną oraz zapewniło wiele dodatkowych efektów w postaci złagodzenia kongestii w wybranych relacjach, poprawy bezpieczeństwa przewozów oraz zwiększenia dostępności atrakcyjnych terenów turystyczno-wypoczynkowych.

Reasumując, można stwierdzić, że istnieją w Polsce szanse na rozwój tej gałęzi transportu w różnych warunkach nawigacyjnych – zarówno na najlepszych drogach wodnych, jak i na drogach o znaczeniu regionalnym. Warunkiem jednak wykorzystania tych szans jest:

- zapewnienie stałych warunków nawigacyjnych,
- zagwarantowanie zgodności parametrów dróg wodnych z zobowiązującą aktualnie klasyfikacją dróg wodnych,
- zapewnienie dostępu do dróg wodnych poprzez stworzenie infrastruktury punktowej (portów i przeładowni),
- tworzenie warunków niezbędnych dla wzrostu popytu na transport drogą wodną (centra logistyczne w portach rzecznych),
- zapewnienie dostępu do portów morskich drogami wodnymi.

Trzeba mieć jednak świadomość, że pomimo ogromnego zaangażowania samorządów, armatorów i innych inwestorów prywatnych, inwestycje w bazę turystyczną, infrastrukturę

portową i flotę, dostosowaną do nowych form przewozów, nie powstaną, jeżeli nie będzie wiarygodnego programu zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych w Polsce. ◀

### Materiały źródłowe:

- [1] Opracowanie własne na podstawie: European waterways. www.inlandnavigation.org.
- [2] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych. Dz. U. 2002, nr 77, poz. 695.
- [3] Commission Staff working document. Annex to the Communication from the Commission ON THE PROMOTION OF INLAND WATERWAY TRANSPORT „NAIADÉS’ Brussels 17.1.2006 SEC (2006) 34/3 COM (2006) 6 final.
- [4] E. Simonides: Ochrona przyrody. Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2008, s. 519-520.
- [5] Opracowanie własne na podstawie: Transport wyniki działalności 2008. GUS, Warszawa 2009.
- [6] K. Wojewódzka-Król, R. Rolbiecki: Koncepcja strategii rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce. Ekspertyza dla Ministerstwa Środowiska. Sopot, 2007.
- [7] Projekt „Pętla Żuławska”. Województwo Pomorskie, Województwo Warmińsko-Mazurskie, Gdańsk 2008.

prof. zw. dr hab. Krystyna Wojewódzka-Król  
dr Ryszard Rolbiecki  
Uniwersytet Gdański