

FORMULARZ ZGŁOSZENIA UWAG DO PROJEKTU KPZK 2030

„Projekt Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030”

Fax: 22 461 32 63 e-mail: debata_kpz@mr.gov.pl

I. INFORMACJE KONTAKTOWE:

1. Imię i Nazwisko:

Nazwa organizacji: Sekretariat Komisji Morskiej i Rzeczej Organizacji Pozarządowych przy Senacie RP

WSAiB im. Eugeniusza Kwiatkowskiego w Gdyni

Adres do korespondencji: 81-303 Gdynia, ul. Kielecka 7

Osoba kontaktowa: Dr Piotr Dwojcki

e-mail./ fax./tel: komisja@kwiatkowski.edu.pl

tel. (58) 660 74 00 (WSAiB), tel. (606) 12 10 48

fax. (58) 621-12-70

2. Zakres zgłaszanych opinii:

- zagospodarowanie przestrzennego kraju – podstawowe definicje KPZK 2030;
- uwarunkowania polityki zagospodarowania przestrzennego kraju;
- wizja przestrzennego zagospodarowania kraju;
- zasady polityki przestrzenne zagospodarowanie kraju;
- cele polityki przestrzennego zagospodarowania kraju;
- typologia obszarów funkcjonalnych.
- załącznik nr 2.

3. Środowisko, które opiniodawca reprezentuje:


- wybrać z listy...**
- organizacje pozarządowe
 - organizacje samorządowe
 - środowiska naukowe

II. OPINIE I UWAGI GENERALNE

<p>„Bałtycki” czy „berliński” model rozwoju</p> <p>W obawie przed marginalizacją morza i obszarów nadmorskich</p>	<p>KPZK koncentruje się na pojęciu metropolii sieciowej i będzie decydować o kierunkach rozwoju wielkich miast oraz więzi funkcjonalnych między nimi.</p> <p>W praktyce oznaczać to będzie, że – w powiązaniu z innymi dokumentami strategicznymi – czy krajowa polityka regionalna będzie wspierać rozwój w kierunku Warszawa/Kraków – Poznań/Wrocław – <u>Berlin</u> – Hamburg/Rotterdam/Rostock – model „berliński”, czy też model „bałtycki” – w kierunkach Śląsk – Wrocław/Poznań – <u>Szczecin/Świnoujście</u> oraz Śląsk/Kraków – Warszawa – <u>Trójmiasto</u>.</p> <p>Pod właśnie takim kątem sporządzona została niniejsza ocena KPZK, co podyktowane jest ważnym interesem regionalnym (podniesieniem konkurencyjności regionów nadmorskich), jak również świadomością wagi wykorzystania dostępu do morza jako czynnika konkurencyjności gospodarczej kraju i jego bezpieczeństwa.</p>
---	---


<p>Rzeki jako zaplecze gospodarki morskiej</p> <p>Zawrócić proces degradacji transportu wodnego</p> <p>O rozwój ekologicznego transportu</p>	<p>KPZK wpływać będzie na kierunki rozwoju infrastruktury transportowej przewozów towarowych. W szczególności zwrócono uwagę na infrastrukturę łączącą porty morskie z gestorami i odbiorcami ładunków w głębi Polski. Odniesiono się nie tylko do infrastruktury lądowej, ale zwrócono uwagę na fakt, iż Polska dysponuje jedną z najlepiej rozwiniętych w skali UE siecią rzek. I największymi rezerwami możliwości jej efektywnego wykorzystania.</p> <p>Historyczne zagospodarowanie dróg wodnych podlega jednak sukcesywnej degradacji, skutkującej nie tylko regresem transportu, ale i zwiększeniem ryzyk powodziowych. Zagadnienie rzek jako dróg transportowych prowadzących do i z portów morskich związane zatem z kwestiami ochrony przeciwpowodziowej, ale i wykorzystania energetycznego.</p> <p>Zwrócić należy uwagę, że obecnie Ministerstwo Infrastruktury przygotowuje <i>Program wieloletniego przywrócenia parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych w Polsce, określonych w obowiązującej klasyfikacji do roku 2027</i> oraz <i>Program rozwoju śródlądowych dróg wodnych do roku 2047</i>. Projekt ten będzie brał pod uwagę fakt, że żegluga śródlądowa stanowi najbardziej efektywny, energooszczędny i ekologiczny sposób transportu.</p>
<p>Zrównoważony rozwój jako kluczowa wytyczna</p> <p>Przeciw podejściom ideologicznym - za dorobkiem cywilizacyjnym</p> <p>Przeciw „kanibalizacji”</p>	<p>W planowaniu rozwoju przestrzennego należy mieć na uwadze konstytucyjną zasadę zrównoważonego rozwoju, oznaczającą m.in., że obiekty dziedzictwa kulturowego i infrastruktury gospodarczej nie będą podlegać dalszej świadomej dewastacji.</p> <p>Zasada ta powinna dotyczyć w szczególności rzek, które stanowią historycznie ukształtowane szlaki transportowe, niekiedy – jak Odra czy Noteć – na całej długości pokryte zabudową hydrotechniczną. Należy przedsięwziąć środki na rzecz odtworzenia zdegradowanej infrastruktury oraz przeciwdziałać jej dewastacji, w tym niekontrolowanemu zarastaniu.</p> <p>Należy mieć także na uwadze postulat, aby nie doprowadzać do „kanibalizacji” różnych dziedzin transportu – na przykład do świadomego rugowania żeglugi przez mniej efektywny transport kołowy.</p>

III. OPINIE I UWAGI SZCZEGÓŁOWE

Rozdział/ Numery stron	Treść uwagi	Propozycja zmiany zapisu
Str. 6	Zwraca uwagę brak w legendzie oznaczenia dróg wodnych. Są one dobrze pokazane na mapie (kolorem niebieskim). Błąd należy chyba traktować jako techniczno-redakcyjny.	 <p>The image shows a map legend titled 'Sieć transportowa' with a 'G' icon. It lists: 'stolica Polski' (red circle), 'województwie' (grey rectangle), 'powiatowe' (grey rectangle), and 'NO stolice' (grey rectangle). Under 'drogi bite (kołowe)' (red line) and 'drogi wodne' (blue line), there are red arrows pointing to the right.</p>
Str. 22	Zdanie: „...lokalizacja centrów i terminali intermodalnych, obsługujących w tym wypadku aglomeracje miejskie. Oznacza to konieczność rezerwacji określonych terenów na powyższe potrzeby we wszelkich lokalnych dokumentach planistycznych”	Proponuje się: „...lokalizacja centrów i terminali intermodalnych, obsługujących w tym wypadku aglomeracje miejskie. Oznacza to nie tylko konieczność rezerwacji określonych terenów na powyższe potrzeby we wszelkich lokalnych dokumentach planistycznych, ale i konieczność zapewnienia ich dostępności transportowej ze strony lądu, morza czy rzek”

Pkt 2.4., str. 23	Zdanie: <i>„Czynniki te będą miały także podstawowe znaczenie dla możliwości realizacji inwestycji transportowych w krajach sąsiedzkich pozostających poza UE.”</i> – trudno zrozumieć to zdanie, szczególnie w odniesieniu do dróg wodnych, których stan (na Białorusi i Ukrainie) jest dużo lepszy, niż w Polsce.	Dodać przypis, że „nie dotyczy dróg wodnych Białorusi i Ukrainy jako spełniających standardy konwencji międzynarodowych”
Pkt 2.5., str. 23	Jest: <i>„Rosnące ceny nośników energii będą również wymuszały rozwój energetyki zaawansowanej technologicznie i opartej na zasobach tańszych w eksploatacji. Będą też działać wzmacniająco na pozycję efektywnych energetycznie rodzajów transportu.”</i> – wymaga zapisania przewidywań dotyczących skutków.	Należy zwrócić uwagę, że „Trend ten sprzyjać będzie potrzebie rozwoju żeglugi śródlądowej, będącej już obecnie najbardziej energooszczędnym (najmniej energochłonnym) sposobem transportu”.
Str. 24, pkt „Zasoby wodne”	Zdanie: <i>„Oznacza to konieczność zwiększenia retencji...”</i> – wymaga uzupełnienia	Proponuje się kolejne zdanie: „W ramach obecnych zasobów wodnych oraz dzięki rozwojowi retencji na terenach wzdłuż rzek, można uzyskać synergiczny efekt w postaci zmniejszenia ryzyka powodziowego oraz rozwoju transportu wodnego.”
Str. 24, pkt „Pozostałe zasoby naturalne”	Zdanie: <i>„W sposób szczególny wymienione bariery dotyczą złóż nieodnawialnych surowców energetycznych: węgla kamiennego, brunatnego, ropy naftowej i gazu ziemnego, oraz pozyskiwania kruszyw budowlanych”</i> – nie uwzględnia zasobów dna rzek	Należy dodać nawias: „(nie dotyczy zasobów kruszyw pozyskiwanych z dna rzek, które w znacznej części nanoszone są w związku z procesami naturalnymi; ich eksploatacja jest czynnikiem zmniejszającym ryzyko powodziowe i udrażniającym żeglugę. Bariery rozwojowe dotyczą głównie rozwiązań prawno-koncesyjnych, generujących koszty i utrudniających pozyskiwanie surowców).”
Str. 25, pkt „Pozostałe zasoby naturalne”	Akapit : <i>„Pozostałe źródła, w tym wody powierzchniowe stanowią margines. (...) Polska może się stać poważnym producentem energii z biomasy ze względu na powszechną dostępność jej źródeł”</i> – nie uwzględnia perspektyw wykorzystania energii wody.	Proponuje się uzupełnić kolejnymi zdaniami: „Zasoby wód powierzchniowych, w tym w związku z rozwojem retencji, mogą być lepiej wykorzystane dla celów energetycznych. Można przewidywać budowę elektrowni wodnych, zarówno małych, jak i dużych obiektów. Te ostatnie mogą być planowane jako skorelowane z licznymi innymi funkcjami (np. zapora i elektrownia na Wiśle poniżej Włocławka), w tym przeciwpowodziowymi (np. polder Racibórz).”

Pkt 3.2., str. 35	Brak w tekście sugestii dotyczących wymiany towarowej międzynarodowej i jej skutków dla powiązań funkcjonalnych wewnątrz kraju.	Należy zwrócić uwagę, że (proponowany nowy, przedostatni akapit): „Miastami – węzłami transportowymi decydującymi o znacznej części obrotów międzynarodowych Polski są miasta dysponujące portami morsko-rzecznymi: Szczecin i Gdańsk. Miasta te, dzięki położeniu nad dużymi rzekami, stanowią wiodące ośrodki integracji funkcjonalnej w układzie Trójmiasto – Bydgoszcz/Toruń – Warszawa oraz Świnoujście/Szczecin – Wrocław – Górny Śląsk. Udział nowoczesnej żeglugi śródlądowej (zgodnie z politykami europejskimi) wzrasta, przyczyniając się do zmniejszenia energochłonności i negatywnych skutków przyrodniczych transportu kołowego. W szczególności rosną przewozy ładunków o wysokim tonażu i ponadgabarytowych (na początku XXI wieku dewastujących drogi kołowe) oraz przewozy ładunków skonteneryzowanych.”
Rys. 6a, str. 36	Rysunek „Główne elementy sieci transportowej 2010 „ (obraz stanu 2010) - niekompletny (brak dróg wodnych)	Proponuje się uzupełnić co najmniej o rzekę Wartę (od Poznania do Odry), Noteć i Kanał Bydgoski (od Warty do Wisły w Bydgoszczy) oraz Wisłę (od Gdańska i Elbląga do Warszawy oraz od ujścia Przemszy do Krakowa i Przewozu).
	Zdanie: <i>„Sieć podstawową uzupełniają lotniska Bydgoszczy, Olsztyna, Szczecina i Zielonej Góry i oraz nowe cywilne porty lotnicze w Lublinie, Białymstoku, Kielcach i Koszalinie, a – zależnie od przyszłej sytuacji rynkowej – również w Opolu, Nowym Targu i Jeleniej Górze.”</i> - brak w wykazie realizowanego obecnie Portu Lotniczego Gdynia – Kosakowo	Uzupełnić o Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo
Rys. 6d.	Brak potrzebnego rysunku	Należy przedstawić mapę (2030) kluczowych dróg wodnych, łączących intermodalne centra logistyczne.
Str. 42/43	<i>„Polska Zachodnia i Pomorze Środkowe, której głównym ośrodkiem jest Szczecin, staje się obszarem zintegrowanym funkcjonalnie z głównymi obszarami aktywności gospodarczej w centrum kraju oraz wzdłuż wybrzeża Bałtyku”</i> – zdanie jest mało komunikatywne.	Propozycja skrócenia zdania: „Polska Zachodnia staje się obszarem zintegrowanym funkcjonalnie z głównymi obszarami aktywności gospodarczej w centrum kraju oraz wzdłuż wybrzeża Bałtyku (Pomorza Zachodniego)” Należy w tym miejscu wyjaśnić, czy przewiduje się dalsze istnienie portów Pomorza Środkowego, czy też nie mają one znaczenia dla przestrzennego zagospodarowania kraju i powiązań międzynarodowych. Część dotycząca Szczecina – poniżej:

Str. 43	<p>Akapit zawierający zdanie: <i>„Polska Zachodnia i Pomorze Środkowe, której głównym ośrodkiem jest Szczecin (...) Obszar styku i największych wzmocnień oddziaływań leży m.in. wzdłuż zachodniej granicy Polski (Rysunek 7.) (...) intensywna współpraca z obszarem metropolitalnym Krakowa i Ostrawy, które wspólnie tworzą transnarodowy obszar intensywnego rozwoju o znaczeniu europejskim.”</i></p> <p>Doskonała ilustracja na rys. nr 9 powinna być przywołana właśnie tutaj. Mocniejszego podkreślenia wymaga związek Szczecina ze Śląskiem.</p>	<p>Proponowane uzupełnienia i korekta brzmienia środkowej części akapitu:</p> <p>„Obszar styku i największych wzmocnień oddziaływań dodatkowych impulsów rozwojowych leży m.in. wzdłuż zachodniej granicy Polski i obejmuje dorzecze Odry (Rysunek 9.) Zmodernizowana Odrzańska Droga Wodna dynamizuje współpracę transportową Szczecina ze Śląskiem, a poprzez Ostrawę również z Czechami (w tym w związku z budową przez Republikę Czeską drogi wodnej Odra – Dunaj).”</p> <p>I dalej „Konurbacja Górnośląska...” – bez zmian.</p>
Str. 43	<p>Zdanie <i>„Dostępność transportowa obszarów morskich wzmacnia rozwój portów morskich w zakresie dalekomorskich przeładunków z Trójmiasta, Warszawy, Poznania i Szczecina.”</i> – jest niekomunikatywne.</p> <p>Nie jest jasne, czym są np. „dalekomorskie przeładunki z Trójmiasta”, a czym „dalekomorskie przeładunki z Poznania”.</p>	<p>Proponuje się uprościć:</p> <p>„Dostępność transportowa portów morskich sprzyja intensywniejszej wymianie międzynarodowej i współpracy zarówno transoceanicznej, jak i w bałtyckim obszarze integracji europejskiej, obejmującym całe terytorium Polski (por. Rysunek 10).”</p>
Str. 43	Brak zapisu	<p>Proponuje się:</p> <p>„Polska, dzięki realizacji postanowień Porozumienia AGN (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance) nadrabia zaległości związane z uczestnictwem dróg wodnych w krajowej i międzynarodowej sieci transportowej. Realizacja polityki spójności doprowadza do dobrego skomunikowania rzekami wewnątrz metropolii sieciowej (Gdańsk – Bydgoszcz-Toruń – Warszawa – Kraków – Śląsk oraz Szczecin – Poznań/Wrocław – Śląsk), jak i w powiązaniach międzynarodowych (Bydgoszcz – Berlin i Wrocław - Berlin, Śląsk – Wiedeń/Bratysława, Warszawa – Brześć)”</p> <p>Na rysunku obecny stan realizacji polityki spójności. Na biało - kraje, które nie przystąpiły do Porozumienia AGN:</p> 



Str. 46	Rysunek 9 - jako „obszar dodatkowych impulsów rozwojowych” wskazano precyzyjnie obszar Dorzecza Odry (z Wartą i Notecią) sięgający po Kraków - co może mieć znaczenie wobec projektu budowy Kanału Śląskiego.	Wprowadzić do tekstu budowę Kanału Śląskiego jako nowej drogi wodnej łączącej Wisłę z Odrzańską Drogą Wodną.
Pkt. 3.2.3.	Brak czytelnego nawiązania do konstytucyjnej zasady zrównoważonego rozwoju; tekst punktu (momentami zideologizowany) wskazuje na brak pamięci o takim zapisie w Konstytucji	Warto rozpocząć akapit od stwierdzenia zaczerpniętego z któregoś z dokumentów definiujących sustainable development, np. „Zagospodarowanie przestrzenne kraju łączy w sposób harmonijny troskę o zachowanie dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego narodu z postępowaniem cywilizacyjnym i ekonomicznym, będącym udziałem wszystkich grup społecznych”. (por. Rezolucja Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 marca 1999)
Str. 50.	Zdanie: „ <i>Dolina Odry zachowała funkcje ekologiczne korytarza paneuropejskiego mimo prowadzonych w początku XXI wieku inwestycji hydrotechnicznych i utrzymywania standardu drogi wodnej</i> ” Nie jest potrzebne sformułowanie „od początku XXI wieku” (inwestycje realizowane były również wcześniej), jak też nie uwzględnia innych niż inwestycje działań, w tym zabezpieczających przed ryzykiem powodzi.	Proponuje się skorygować: „Dolina Odry zachowała funkcje ekologiczne korytarza paneuropejskiego niezależnie od prowadzonych inwestycji i prac związanych z zabezpieczeniem przeciwpowodziowym i poprawą standardu drogi wodnej”
Str. 52	Zdanie: „ <i>Rozsunięte wały przeciwpowodziowe powiększyły przepustowość koryt rzek i zwiększyły bezpieczeństwo, szczególnie w odcinkach dolin o przewadze funkcji ochronnych – jak dolina środkowej Wisły.</i> ” - zdanie wymaga dużej rozwagi, aby realizacja zawartych w nim postulatów nie wywołała skutków niezamierzonych (negatywnych).	Skreślić zdanie.
Str. 53	Rodzaje pozyskiwanej energii	Dodać akapit: „Funkcjonują nowe elektrownie wodne na Wiśle poniżej Włocławka oraz przy polderze Racibórz Dolny (być może inne obiekty). Rozwija się lokalna energetyka wodna”.
Str. 56	Zdanie „ <i>Wyznaczone i utworzone liczne poldery skutecznie chronią miasta nadodrzańskie</i> ” nie wyczerpuje możliwości działań zmierzających do ochrony miast przed powodzią. Nie są wyczerpane inne (niż	Proponuje się doprecyzowanie zdania i dodanie nowego: „Wyznaczone i utworzone liczne poldery i kanały skutecznie chronią miasta nadodrzańskie.” oraz:

	poldery) warianty retencji. Szczególnie, że znane są rozwiązania umożliwiające budowę koryt równoległych (nie wyczerpujących definicji polderu), spełniających funkcję przechwytywania nadwyżki wód i stabilizacji poziomu rzeki.	„Systematyczne oczyszczanie istniejących zbiorników (Turawa, Otmuchów i in.) będzie przeciwdziałać zmniejszeniu się retencji i zwiększać bezpieczeństwo powodziowe”.
Str. 56	Akapit: „Wzrosło bezpieczeństwo powodziowe w dorzeczu Wisły: (...) Warszawy, Płocka, Tczewa i innych.” – wymaga uzupełnienia.	Po zdaniu kończącym się słowem „innych” proponuje się wstawienie zdań: „Stopień wodny poniżej Włocławka zwiększył bezpieczeństwo powodziowe, zredukował ryzyko katastrofy ekologicznej (we Włocławku), jak również umożliwił wydłużenie drogi wodnej klasy V od Płocka w okolice Torunia. Zmodernizowany został Bydgoski Węzeł Wodny. Zlokalizowany w ramach metropolii bydgosko-toruńskiej multimodalny terminal jest ważnym węzłem logistycznym, uczestniczącym w rozwoju przewozów towarowych (w tym kontenerowych) na drodze wodnej między Warszawą a portami morskimi w Trójmieście i Elblągu”
Str. 56	Ograniczono się do Odry i Wisły	Proponuje się nowy akapit: „Wzrosło bezpieczeństwo powodziowe oraz przywrócone zostały możliwości żeglugi Wartą, Notecią i Kanałem Bydgoskim. Na bieżąco prowadzone są prace konserwacyjne, w tym usuwanie przemiałów i namulów. Odnowiona bądź zmodernizowana została infrastruktura hydrotechniczna, w tym porty i śluzy. Naprawiono m.in. infrastrukturę ujściowego odcinka Warty (między Notecią a Odrą). Droga wodna Wisła – Odra stała się nie tylko atrakcją przyrodniczo- turystyczną, ale i ważnym szlakiem żeglugi międzynarodowej.”
Str. 56	Zdanie: „W dolinach rzek poza terenami zurbanizowanymi i obszarami zainwestowanymi wymagającymi wzmożonej ochrony, znacznie zwiększono przestrzeń potrzebną do swobodnego przepływu wód powodziowych...” – wymaga uzupełnienia.	Uzupełnienie (ciąg dalszy zdania): „w tym poprzez systematyczne działania konserwacyjne w korytach rzek, międzywałach, polach międzyostrogowych (np. usuwanie namulów, przemiałów, dzikich wysypisk oraz roślinności porastającej infrastrukturę)”
Str. 59	„Przykładem integracji planowania w 2030 roku jest polityka rozwoju traktująca morze i ląd łącznie” – pominięto wody śródlądowe – rzeki, jeziora i in.	Uzupełnić o wody śródlądowe – rzeki, jeziora i in.
Str. 76	Zdanie: [Miasto Szczecin] „poddane jest wzmożonej presji konkurencyjnej w dotychczas wiodących sektorach, takich jak przeładunek towarów w portach. Traci znaczenie jako ośrodek tranzytu towarów na północ i południe kraju i Europy.”	Proponuje się: „poddane jest wzmożonej presji konkurencyjnej w dotychczas wiodących sektorach, takich jak przeładunek towarów w portach. Ze względu na niekonkurencyjność infrastruktury transportowej prowadzącej do portów (brak autostrady, degradacja Odry jako drogi wodnej, inwestycje publiczne w konkurencyjnych portach zagranicznych) traci znaczenie jako ośrodek tranzytu towarów na północ i południe kraju i Europy.”

	– presja konkurencyjna nie rośnie natomiast za standardem rozwojowym nie nadąża stan infrastruktury.	
Pkt 2.1., str. 81	„Wspomaganie spójności w układzie krajowym” nie bierze pod uwagę charakteru terenów nadbrzeżnych w ramach wspólnego dorzecza; proponowane dalej są jedynie mechanizmy planowania o zasięgu ledwie wojewódzkim, zaś w szerszym wymiarze - jedynie w odniesieniu do planowania gospodarowania wodami, zarządzania ryzykiem powodziowym oraz przeciwdziałania skutkom suszy (118-119)	Proponuje się <u>już tutaj</u> wprowadzić pkt. 2.1.1.(a), który uwzględni przygotowywanie na obszarze dorzeczy strategii, uwzględniających wielofunkcyjność rzek jako dróg transportu, zasobów energetycznych oraz w pozostałych zagadnieniach (gospodarowanie wodami, powódzie, susze) – z uwzględnieniem zasad zagospodarowania terenów nadbrzeżnych. Zapis, o który chodzi, jest rozwijany następnie w pkt 5.2.1 na str. 140 – tam, gdzie mowa o programie Odra 2006 i strategiach makroregionalnych.
Str. 94	Przewiduje się „przedłużenie kolei dużych prędkości do granic państwa w kierunku Berlina, Pragi, Ostrawy i Hamburga” – szczególnie dążenie do poprawy komunikacji z Hamburgiem jest czynnikiem obniżającym konkurencyjność portów krajowych, tym bardziej, że nie przewiduje się kolei dużych prędkości do Szczecina.	Skreślić Hamburg. Podkreślić potrzebę zapewnienia dostępności Świnoujścia i Szczecina zarówno od strony morza i Zalewu (położenia na szlaku autostrad morskich oraz głębokości torów wodnych – 12,5 m dla toru Szczecin-Świnoujście), od strony wód śródlądowych (odpowiednia – IV lub V klasa żegluga ze Szczecina na Śląsk), jak i przez połączenia lądowe (drogi i koleje w kierunku Polski centralnej i południowej).
Str. 94	Jest trasa „Warszawa – Łomża – Ełk – Kowno (Via Baltica)”, brak trasy Litwa – Augustów – Białystok – Rzeszów – Koszyce.	Zaskakuje rezygnacja z Via Baltica przez Białystok i Via Carpatia jako szlaku transportowego wzdłuż wschodniej granicy UE. Wydaje się, że priorytetem uzgodnionym w trakcie akcesyjnym do UE była właśnie trasa przez Białystok.
Str. 96	Akapit: „Proekologiczna wartość transportu wodnego powinna być uwzględniana w zintegrowanym planowaniu przestrzennym kraju i jego regionów. Niemniej rozwój tego rodzaju transportu musi być skoordynowany z planami gospodarowania wodą w poszczególnych dorzeczach i poddawany ocenie długookresowej racjonalności ekonomicznej. Należy też brać pod uwagę odporność cennych ekosystemów na antropopresję. Poprawa dostępności polskich portów i rozwój dróg wodnych dla celów turystycznych musi uwzględniać ewentualne kolizje z obszarami chronionymi, w tym między innymi obszarami Natura 2000.”	Proponowane brzmienie (nowe fragmenty <u>podkreślono</u>): „Proekologiczna wartość transportu wodnego powinna być uwzględniana w zintegrowanym planowaniu przestrzennym kraju i jego regionów. Niemniej rozwój tego rodzaju transportu musi być skoordynowany z planami gospodarowania wodą w poszczególnych dorzeczach i – <u>podobnie jak inne dziedziny transportu</u> – poddawany ocenie długookresowej racjonalności ekonomicznej. Należy też brać pod uwagę odporność cennych ekosystemów na antropopresję. Poprawa dostępności polskich portów i rozwój dróg wodnych dla celów turystycznych musi uwzględniać ewentualne kolizje z obszarami chronionymi, w tym między innymi obszarami Natura 2000. <u>Należy też zwrócić uwagę na fakt, że część zdegradowanej, a koniecznej do rewitalizacji infrastruktury dróg wodnych uległa niekontrolowanym procesom zarastania, zaś obiekty hydrotechniczne i transportowe zostały niekiedy omyłkowo objęte obszarami Natura 2000. Należy w związku z tym rozpatrywać wyłączenie niektórych terenów z systemu Natura 2000.</u> ”

	– niezrozumiałe są sformułowania dotyczące specjalnych zasad oceny dróg wodnych (w stosunku do innych form transportu).	
Str. 96	<p>Zdanie –</p> <p><i>„W perspektywie roku 2030 zostaną zmodernizowane polskie drogi wodne do klasy III (...) Z powodów braku odpowiednich zasobów wodnych oraz konieczności ochrony unikatowej przyrody, nie zostanie zrealizowany zamiar zmodernizowania Odrzańskiej Drogi Wodnej do klasy IV.”</i></p> <p>– Zdanie nie odpowiada współczesnemu stanowi wiedzy ani o zasobach wodnych w dorzeczu Odry, ani o przyrodzie. Odra na całej długości była rzeką uregulowaną – ze względu na brak konserwacji zabudowa hydrotechniczna ulega dewastacji, w tym zarastaniu, ale również rozpadowi fizycznemu.</p>	<p>Przywrócić zdanie w brzmieniu z poprzedniej wersji:</p> <p>„Polskie drogi wodne (należące w większości do III klasy żeglowności) zostaną zmodernizowane do IV klasy (zwłaszcza Odrzańska Droga Wodna od Kanału Gliwickiego* do Szczecina i Świnoujścia, wraz z połączeniem kanałami Odra - Szprewa i Odra - Hawela z Berlinem oraz z europejskim systemem dróg wodnych), co umożliwi transport wodny polskich towarów z wykorzystaniem nowoczesnych wielkowiarymowych środków transportu wodnego”</p> <p><small>*sugestia: zastąpić Kanał Gliwicki zbiornikiem Racibórz Dolny, który w 2030 roku powinien już być zbiornikiem wypełnionym wodą i zdolnym do spełniania funkcji innych, niż tylko funkcja suchego polderu.</small></p>
Str. 96	<p>Zdanie:</p> <p><i>„Podobne uwarunkowania oraz możliwości inwestycyjne dotyczą innych szlaków żeglownych: połączenia dorzecza Odry przez Bydgoszcz do Gdańska (droga E-70, na terenie sześciu województw podejmowane są działania programowe, koncepcyjne i inwestycyjne dotyczące tej drogi), a także Wisły od ujścia Przemszy.”</i></p> <p>– uwaga jak wyżej. Brak przesłanek do zaprzeczenia zapisowi z poprzedniej wersji KPZK (maj 2010)</p>	<p>Proponowane brzmienie:</p> <p>„Odra będzie połączona z Wisłą w pełni żeglowną drogą E-70 (przez Wartę i Noteć), jak również Kanałem Śląskim”</p>
Str. 96.	<p>Akapit:</p> <p><i>„Zintegrowane podejście przestrzenne do rozwoju portów i regionów portowych zapewni poprawę dostępności polskich portów od strony lądu i morza, a także wspieranie ich rozwoju zintegrowanego z szerszym spektrum regionalnych i krajowych procesów gospodarczych. Będzie ono stanowiło kluczowy element integracji lokalnego planowania przestrzennego dla całego pasa gmin w obszarach nadmorskich łączącej działania na lądzie i</i></p>	<p>Proponowane uzupełnienie:</p> <p>„Na zapleczu portów morskich zbudowane bądź zmodernizowane zostaną elementy infrastruktury zapewniające połączenie z siecią drogową i kolejową. Zbudowany zostanie kanał przez Mierzęję Wiślaną, umożliwiający żeglugę morską z i do portu w Elblągu. Port ten będzie traktowany jako narzędzie rozwoju regionalnego dla terenów Warmii, jak również jako element sieci transportowej o znaczeniu ponadregionalnym. Poprawie ulegnie dostępność komunikacyjna portów i przystani środkowego wybrzeża.”</p>

	<p>morzu, obejmującej także wprowadzenie specyficznych standardów zabudowy i zagospodarowania obszarów nadmorskich”.</p> <p>– akapit bardzo niekonkretny i słabo komunikatywny (wymaga wykładni)</p>	
Str. 97	<p>Zdanie</p> <p>„Na wschodnich obszarach Polski rozwój dróg wodnych przewidywany jest głównie dla celów turystycznych.”</p> <p>– bardzo niekonkretne stwierdzenie; z pewnością będzie nawiązać do istniejących bądź pożądanych Projektów.</p>	<p>Uzupełnić o zdanie:</p> <p>„W szczególności uruchomiona zostanie możliwość wykorzystania Szlaku Stefana Batorego, łączącego Wisłę z Niemnem oraz drogi wodnej łączącej Wisłę przez Bug z Muchawcem”</p>
Str. 98	<p>Zdanie:</p> <p>„Podstawowa sieć szkieletowa przebiegu ruchu bezkolizyjnego”</p> <p>– chodzi zapewne o brak kolizji z innymi autostradami?</p>	<p>KPZK powinna formułować wyraźną sugestię niekolizyjnej zabudowy rzek budowlami hydrotechnicznymi (przeprawy mostowe) i energetycznymi. Zabudowa taka w niektórych miejscach Polski stanowi utrudnienie w żegludze bądź uniemożliwia żeglugę, nawet na poziomie turystycznym.</p>
Str. 98/99	<p>Akapit:</p> <p>„Kluczowym założeniem jest osiągnięcie w roku 2030 szkieletowej sieci połączeń o standardzie obecnej autostrady na sieci powiązań głównych ośrodków miejskich (...) wraz z otwartym układem zagranicznym, metropolii europejskich (Berlina, Pragi, Wiednia, Bratysławy i Budapesztu, Kijowa, Mińska i Moskwy) (Rysunek 18. c)”</p> <p>– akapit niekompletny</p>	<p>Bezwzględnie należy uzupełnić o zapis:</p> <p>„Polska już (2011) jest uczestnikiem międzynarodowych powiązań autostradowych (autostrady Świnoujście – Ystad/Trelleborg oraz Gdynia – Karlskrona). Autostrady te nie mają jednak istotnych powiązań z wewnątrzkrajową infrastrukturą drogową, a port w Gdyni nie ma bezpośredniego dostępu do sieci dróg krajowych. Brak ten zostanie nadrobiony w roku ...” [tu należy wpisać orientacyjną datę]</p>
Str. 98, przypis 80		<p>Uzupełnić o „Program dla Odry 2006”</p>
Str. 99	<p>Brak informacji o drogach wodnych</p>	<p>Uzupełnić o plany rewitalizacji, modernizacji i rozwoju dróg wodnych, z uwzględnieniem mapy - Rysunek 18. d. / 19. d. Etapowy rozwój sieci dróg wodnych.</p>

Str. 100-102	<p>Rysunek 18. a. – c.</p> <p>Jest:</p> 	<p>Uwzględnić w bardziej czytelny sposób istniejące i planowane autostrady morskie.</p> <p>Zweryfikować wynikającą z mapy informację, że nie planuje się połączenia portu w Gdyni (w standardzie autostradowym bądź zbliżonym) z siecią dróg krajowych. Weryfikacji powinna ulec też informacja o lotnisku w Gdyni – Kosakowie (w realizacji).</p> 
Str. 103	Tabela 2	Jw. - uzupełnić o połączenie portu w Gdyni z drogą krajową (obecnie – brak połączenia).
Str. 107	Tabela 3	Uzupełnić połączenie KDP Warszawa – Gdańsk – do Gdyni. Przewidzieć połączenie kolejowe do portu w Gdyni (brak na mapie).
Pkt 5.1.3, str. 132	Brak informacji o energetyce wodnej	<p>Uzupełnić zdaniem:</p> <p>„Powstanie elektrownia wodna na Wiśle poniżej Włocławka oraz elektrownia na zbiorniku Racibórz Dolny. Przy planowaniu budowy innych stopni wodnych oraz zbiorników każdorazowo brana będzie pod uwagę funkcja energetyczna tych obiektów”</p>
Str. 150	<p>Zdanie:</p> <p>„Dzięki opracowaniu planów morskich operacjonalizujących cele i założenia polityki morskiej” - polityka morska nie została dotąd przyjęta</p>	Należy wskazać w przypisie termin przyjęcia polityki morskiej.
Str. 177	<p>Zdanie:</p> <p>„Przez Żuławy prowadzi ważny korytarz infrastrukturalny i transportowy, łączący Trójmiasto i jego porty z północno-wschodnią częścią kraju i z Warszawą” - brak informacji o przebiegu tego korytarza.</p>	<p>Należy wskazać przebieg trasy, o której mowa w dokumencie.</p> <p>Obecnie trasa (kołowa i kolejowa) Gdańsk – Olsztyn – Białystok jest zmarginalizowana. Znane są przypadki transportu ładunków z Olsztyna do portów niemieckich. Z kolei Podlasie jako jedyny region Polski należy do Konferencji Peryferyjnych Regionów Morskich, jednak z uwagi na istniejące i planowane rozwiązania transportowe przewidywać należy raczej zacieśnianie związków z Białorusią i poprzez Białoruś i Niemen – z portem w Kłajpedzie (na Litwie). W przypadku otwarcia możliwości handlu przez Obwód Kaliningradzki – należy brać pod uwagę niedawne pogłębienie dojścia do portu w Kaliningradzie.</p>

<p>Pkt. 6.5, str. 183- 184</p>	<p>Wielokrotnie mówi się w opracowaniu o marginalizacji Pomorza Środkowego oraz o jego wykluczeniu, w tym komunikacyjnym. Brak pomysłu na Pomorze Środkowe. Pożądane prace koncepcyjne.</p>	<p>Wskazane uwzględnienie funkcji morskich (np. wykorzystanie portów w żegludze lokalnej, przybrzeżnej) i więzi międzynarodowych (turystyka morska na Bałtyku). Wskazane uwzględnienie licznych koncepcji wypracowywanych np. w ramach EU South Baltic Programme. Wskazane uwzględnienie koncepcji związanych z zagospodarowaniem południowej części Pomorza Środkowego, np. w związku z rewitalizacją drogi Wodnej E-70.</p>
<p>Str. 204</p>	<p>Zdanie: <i>„Wskazano także na ograniczenie możliwości rozwoju transportu wodnego. Mimo niewątpliwych zalet tego transportu, nie planuje się jego intensywnego rozwoju ze względu na konflikt wartości i funkcji między ochroną unikatowych w skali kontynentu wartości przyrodniczych rzek potencjalnie żeglownych a koniecznością uregulowania przepływów wód w celu stworzenia całorocznych dobrych warunków żeglugi w pełnych biegach głównych rzek polskich, co w obecnych warunkach nie znajduje uzasadnienia ekonomicznego. (...) utrzymana ograniczona żeglowność głównych rzek w zakresie istotnymi dla gospodarki lokalnej i regionalnej.”</i></p> <p>– zdanie kuriozalne, nie ma nic wspólnego ze stanem współczesnej wiedzy.</p>	<p>Polska dysponowała do niedawna siecią rzek spełniających istotne funkcje w transporcie międzynarodowym. Odra i Noteć zostały w przeszłości uregulowane praktycznie na całej długości, Wisła – na znacznych odcinkach. Narew (z Kanałem Augustowskim) i Bug również stanowiły szlaki transportowe.</p> <p>Wiele fragmentów określanych jako „wartości przyrodnicze” jest dziełem człowieka.</p> <p>W realizacji planów wykorzystania rzek (dla różnych celów, w tym żeglugowych) popełniono, szczególnie od lat 70 XX wieku szereg błędów, dopuszczając m.in. do fragmentacji dróg wodnych. W kolejnych dziesięcioleciach narastały procesy ich dewastacji i degradacji. Wskutek zaniedbań doszło do wypłylenia koryt i zbiorników, nanoszenia przeszkód nawigacyjnych, niekontrolowanego zarastania. Na niektórych obszarach brak interwencji w rzeki powoduje istotne straty przyrodnicze (jak np. opadanie poziomu wód gruntowych), gospodarcze (np. rugowanie żeglugi lub spadek jej roli do wymiaru lokalnego), wzrost ryzyka powodziowego oraz inne koszty wynikające ze zbyt niskich / wysokich stanów wód.</p> <p>Potencjalne konflikty środowiskowe generowane przez inwestycje hydrotechniczne mogą być bardzo złagodzone lub całkowicie zniwelowane dzięki zastosowaniu współczesnej wiedzy, m.in. z dziedziny inżynierii wodnej i sanitarnej / inżynierii ochrony środowiska. Wiedza ta jest dostępna również w Polsce.</p> <p>Konkluzje dotyczące nieefektywności żeglugi śródlądowej nie mają pokrycia w opracowaniach naukowych.</p>

Data podpis:

Gdynia, 1 marca 2011



Dr Piotr Dwojacki