

Rozdział V WARUNKI ROZWOJU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ NA POLSKICH DROGACH WODNYCH

1. Uwarunkowania organizacyjno prawne

Dotychczas od lat jako przyczynę niepowodzeń w zakresie rozwoju śródlądowych dróg wodnych postrzegano struktury organizacyjne:

- ministerstwo właściwe do spraw transportu odpowiadało za kierunki rozwoju transportu wodnego śródlądowego,
- ministerstwo środowiska, za rozwój dróg wodnych, stanowiących integralny element transportu wodnego śródlądowego, będących podstawą rozwoju tej gałęzi transportu.

Prawnie ta sytuacja jest uregulowana. Zgodnie bowiem z Ustawą z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne art. 66.:

- „Rada Ministrów może, **w drodze rozporządzenia**, określić śródlądowe drogi wodne lub ich odcinki wymagające modernizacji lub przebudowy według klas śródlądowych dróg wodnych ustalonych na podstawie ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2001 r. Nr 5, poz. 43 i Nr 100, poz. 1085) oraz może wyodrębnić śródlądowe drogi wodne przeznaczone lub używane wyłącznie do sportu, rekreacji lub przewozu osób.
- Wydając rozporządzenia, Rada Ministrów **kierować się będzie potrzebami śródlądowego transportu wodnego** i żeglugowym wykorzystaniem śródlądowych dróg wodnych przez statki.
- Inwestycje polegające na budowie lub przebudowie urządzeń wodnych, urządzeń komunikacyjnych lub przesyłowych prowadzonych przez śródlądowe drogi wodne, a także roboty regulacyjne i inne, mogące mieć wpływ na te drogi, **powinny spełniać warunki projektowe określone dla klasy ustalonej dla danej drogi wodnej lub jej odcinka**¹.

Za realizację tych wytycznych odpowiedzialne jest natomiast ministerstwo środowiska i podległe mu jednostki.

W praktyce te uregulowania nie były i nie są stosowane w sposób zapewniający utrzymanie i rozwój śródlądowych dróg wodnych. Dodatkowe utrudnienia w sprawowaniu obowiązków stwarza Natura 2000. W efekcie polityka rozwoju śródlądowych dróg wodnych oraz wytyczne w sprawie parametrów dróg wodnych różnych klas z różnych powodów (ograniczeń finansowych, kolizji interesów lub priorytetów w gospodarowaniu wodą, czy

¹ Dz. U. nr 115, poz. 1229

możliwości podejmowania inwestycji na obszarze chronionym), nie są realizowane, co pociąga za sobą negatywne skutki w różnych dziedzinach gospodarki, ale przede wszystkim w transporcie.

W nowych warunkach konieczne jest jednoznaczne określenie kompetencji i obowiązków w zakresie:

- polityki rozwoju dróg wodnych,
- utrzymania dróg wodnych,
- zarządzania drogami wodnymi.

Obecnie bowiem dyrektorzy Urzędów Żeglugi Śródlądowej, podległych Ministerstwu Transportu, pomimo iż uprawnieni są do: „nadzoru nad bezpieczeństwem żeglugi śródlądowej, weryfikacji ustalonej głębokości tranzytowej na szlaku żeglownym, kontroli stanu oznakowania szlaków, śluz i pochylni, mostów”, nie posiadają narzędzi do egzekwowania tych obowiązków.

W świetle dotychczasowych doświadczeń i problemów **należy wyraźnie określić charakter odpowiedzialności za niedotrzymanie czy też za brak realizacji zadań leżących w zakresie obowiązków danej instytucji. Oczywiście odpowiedzialność ta musi być powiązana z zabezpieczeniem środków finansowych.** Skutki zaniedbań bowiem nie mogą, jak dotychczas, obciążać armatorów czy też niweczyć zamierzeń proekologicznej polityki transportowej.

Być może rozwiązaniem będą również proponowane² zmiany organizacyjne polegające na utworzeniu jednostki analogicznej do GDDKiA – Generalnej Dyrekcji Dróg Wodnych Śródlądowych odpowiedzialnej za infrastrukturę śródlądowych dróg wodnych.

Kolejnym barierą rozwoju śródlądowych dróg wodnych są przepisy i procedury dotyczące **inwestycji na obszarach Natura 2000**³.

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 także skomplikowanymi procedurami wydłużającymi i utrudniającymi realizację ustawowych obowiązków w zakresie utrzymania śródlądowych dróg wodnych należy:

- rozważyć możliwości weryfikacji obszarów chronionych w dolinach rzek,

² A.Bolt: *Możliwości rozwoju dróg wodnych i portów rzecznych w regionie*. W: *Rewitalizacja gospodarcza obszaru delty Wisły poprzez rozwój żeglugi śródlądowej*. Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2008, s.88

³ Siecią „*Natura 2000*” objęte zostały przede wszystkim: dolina dolnego Bugu (74,3 tys. ha), dolina dolnej Odry (60,2 tys. ha), dolina środkowej Wisły (57,1 tys. ha), dolina dolnej Wisły (33,6 tys. ha), dolina Biebrzy, dolina górnej Narwi, Jezioro Drużno. W: E. Simonides: *Ochrona przyrody*. Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2008, s. 519-520.

- uprościć i ujednoczyć procedury w taki sposób aby nie stały się barierą zrównoważonego rozwoju.

2. Zasady polityki inwestycyjnej warunkującej rozwój żeglugi śródlądowej

Niezależnie od działań inwestycyjnych realizowanych na śródlądowych drogach wodnych podstawą rozwoju tej gałęzi jest :

- stworzenie **realnych perspektyw rozwoju infrastruktury**, określenie celu i sposobów jego realizacji, w tym ratyfikacja Umowy AGN,
- zapewnienie wszystkich zainteresowanych o **przychylności rządu** dla inicjatyw zmierzających do unowocześniania i rozwoju tej gałęzi,
- określenie **inwestycji towarzyszących**, często warunkujących wykorzystanie infrastruktury śródlądowych dróg wodnych.

Podstawowym problemem rozwoju transportu wodnego śródlądowego w Polsce jest brak jasnej koncepcji rozwoju dróg wodnych i to zazwyczaj pod pretekstem „zrównoważonego rozwoju transportu”.

Skutki takiej sytuacji, która trwa praktycznie (z niewielkimi wyjątkami) od początku lat osiemdziesiątych, są dla rozwoju tej gałęzi dramatyczne, bowiem:

- armatorzy szukają zatrudnienia za granicą,
- zmniejsza się kształcenie kadry ,
- zanika być może bezpowrotnie unikalne szkolnictwo zawodowe związane z tą branżą,
- brak perspektyw zniechęca młodzież do angażowania się w staże i pracę na statkach rzecznych, czego skutkiem jest starzenie się kadry,
- brak realnych szans na poprawę sytuacji w tej gałęzi transportu zniechęca do inwestowania :
 - w rozwój floty,
 - w rozwój nowoczesnej infrastruktury punktowej, zarówno dla przewozów ładunków jak i pasażerów.

Rozwój transportu, zwłaszcza infrastruktury transportowej, jest procesem długotrwałym. Oceniając więc realnie szanse poprawy śródlądowych dróg wodnych należy liczyć się z tym, że efekty takich działań mogą pojawiać się stopniowo, na wybranych trasach i raczej w dość długim przedziale czasowym.

Są jednak, jak wykazano, sfery zastosowania transportu wodnego śródlądowego, które nie wymagają dużych inwestycji infrastrukturalnych i mogą być realizowane przy zachowaniu podstawowych zasad utrzymania śródlądowych dróg wodnych, tzn. zapewnienia stałych parametrów określonych w klasyfikacji dróg wodnych.

Rozwój obsługi miast przez żeglugę towarową i pasażerską oraz innych form przewozów pasażerskich (turystycznych i komunikacyjnych), wymaga jednak zainwestowania w nowoczesną, dostosowaną do tych zadań flotę.

Trzeba mieć świadomość, że przy dotychczasowej zmienności polityki transportowej i jej małej przychylności dla transportu wodnego śródlądowego trudno liczyć na zaangażowanie finansowe armatorów w tego typu przedsięwzięcia.

Podstawowym warunkiem rozwoju tej gałęzi transportu jest więc zbudowanie wiarygodnych podstaw funkcjonowania i rozwoju tej gałęzi transportu, obejmujące **zapewnienie odpowiedniej pozycji** tej gałęzi w perspektywicznej strategii rozwoju transportu. Wymaga to przede wszystkim odejścia od zasady podziału środków na infrastrukturę stosownie do, w najlepszym przypadku, udziału tej gałęzi w obsłudze potrzeb przewozowych. **Budowanie zrównoważonego systemu transportowego wymaga zmiany tych zasad i wyraźnego sygnału, że rząd zamierza zmienić dotychczasową politykę w odniesieniu do tej gałęzi transportu.**

Zniechęcenie i brak perspektyw wynikające z dotychczasowego traktowania tej gałęzi transportu powinno być przełamane. Wymaga to jednoznacznych i wyraźnych deklaracji, oraz edukacji społecznej, która zmieniałaby dotychczasowy niechętny stosunek do tej gałęzi.

Bez takich działań trudno liczyć na zaangażowanie samorządów, armatorów i innych prywatnych inwestorów w tworzenie nowoczesnych rozwiązań w tej gałęzi i budowanie infrastruktury towarzyszącej (turystycznej, bazy hotelowej, gastronomicznej itp.).

Ważnym elementem budowania pozycji transportu wodnego śródlądowego jest ratyfikacja umowy AGN. **Umowa AGN** (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance) została wyłożona do ratyfikacji 19 stycznia 1996 r. w Genewie⁴ i od ponad 11 lat prowadzona jest w Polsce dyskusja, czy ją ratyfikować, czy nie:

- niektórzy postulują dopiero teraz (po 11 latach) konieczność przeprowadzenia badań skutków finansowych ratyfikacji,
- inni twierdzą, że koszty są za wysokie,
- wreszcie nie brak opinii o konieczności szybkiej ratyfikacji Umowy.

Analogiczne umowy w innych gałęziach transportu Polska ratyfikowała⁵, pomimo podobnych wątpliwości, jakie podnoszone są przy Umowie AGN. Zarówno drogi kołowe jak i kolejowe w momencie ratyfikowania umów, podobnie jak w przypadku śródlądowych dróg wodnych

⁴ Obecnie 13 krajów jest uczestnikami tej umowy.

⁵ AGR (Umowa Europejska o Głównych Drogach Ruchu Międzynarodowego), sporządzona w Genewie 15 listopada 1975 r. została ratyfikowana 9 listopada 1984 roku (weszła w życie 7 lutego 1985 r.); AGC, (Umowa Europejska o Głównych Międzynarodowych Liniach Kolejowych) sporządzona w Genewie 31 maja 1985 r. została ratyfikowana przez Polskę 14 września 1988 r. (weszła w życie 3 lipca 1989); AGTC (Umowa Europejska o Głównych Międzynarodowych Drogach Transportu Kombinowanego) sporządzona w Genewie 1 lutego 1991, została ratyfikowana przez Polskę 14 stycznia 2002 (weszła w życie 20.06.2002).

jedynie w kilku procentach odpowiadały standardom określonym w umowach (np. na koniec 2003 roku jedynie 5% dróg kołowych dostosowana była do standardów naciskowych 115 kN/oś⁶, zaś minimalna prędkość na drogach kolejowych AGC 160 km/h dopuszczona jest w Polsce jedynie na około 5% dróg kolejowych). Ratyfikacja umów wskazała jednak kierunek działań w zakresie modernizacji i rozwoju dróg identyfikując cel i priorytety inwestycyjne na sieci dróg kołowych i kolejowych. Tak więc znaczny zakres prac niezbędny dla spełnienia wymagań tych Umów nie był w innych gałęziach transportu przeszkodą w ich ratyfikacji.

Problem polega raczej na tym, że w Umowie uwzględniono drogi, które dziś mają znaczenie drugorzędne (np. odgałęzienie E 40 Warszawa-Brześć) i **należałoby podjąć prace nad weryfikacją proponowanego układu**. Przy ratyfikacji umów wiele krajów składa różnego rodzaju zastrzeżenia, więc może ta droga byłaby właściwa. Polska powinna na forum międzynarodowym mieć pozycję współtwórcy a nie recenzenta ustaleń międzynarodowych w tym zakresie i jako współtwórca konsekwentnie powinna te wspólne ustalenia ratyfikować.

Efektywność realizowanych na drogach wodnych inwestycji jest uzależniona od **realizacji inwestycji towarzyszących**, które w wielu przypadkach warunkują wykorzystanie zmodernizowanych dróg wodnych.

W zakresie przewozów towarów do tego typu inwestycji należą:

- porty i przeładownie,
- centra logistyczne i centra dystrybucji,
- mosty nad drogami wodnymi.

Liczba i jakość **portów oraz przeładowni** decyduje o dostępności transportu wodnego śródlądowego, a więc w konsekwencji o wykorzystaniu żeglugowym śródlądowych dróg wodnych.

Centra logistyczne i centra dystrybucji w rejonie śródlądowych dróg wodnych i odpowiednie przeładownie umożliwiające korzystanie z przewozów drogą wodną to warunek obsługi ich przez transport wodny śródlądowy. W krajach Europy Zachodniej centra logistyczne są najczęściej lokalizowane w portach rzecznych, ze względu na rezerwy terenowe i dobre połączenia transportowe różnymi gałęziami transportu. Analogiczne centra powinny powstać w Polsce, część z nich właśnie w portach rzecznych, a te planowane, zwłaszcza do zaopatrzenia miast powinny przewidywać możliwość ich obsługi przez żeglugę śródlądową.

Rozwój nowych sfer zastosowania transportu wodnego śródlądowego jest w znacznej mierze uzależniony od przygotowania odpowiedniej infrastruktury punktowej, która może być w gestii miasta, lub inwestora prywatnego - zakładu przemysłowego, hurtowni itp.

⁶ Raport o stanie technicznym nawierzchni sieci dróg krajowych na koniec 2003 r. GDDKiA, Warszawa 2004

Budowanie pozycji żeglugi śródlądowej na rynku transportowym wymaga jednak koordynacji tego typu inwestycji z programem rozwoju śródlądowych dróg wodnych.

Mosty, a ściślej wysokość w ich świetle warunkuje przede wszystkim rozwój przewozów kontenerowych (których przy istniejących ograniczeniach infrastrukturalnych ze strony transportu zapleczewego w przyszłości nie da się uniknąć, jeżeli plany budowy terminali kontenerowych zostaną zrealizowane). Oznacza to konieczność podjęcia inwestycji zapewniających odpowiednią wysokość w świetle mostów na Odrze i Dolnej Wiśle, bo w tych rejonach popyt na tego typu przewozy będzie największy.

W związku z tym niezbędna będzie :

- inwentaryzacja mostów niespełniających wymagań żeglugi kontenerowej (dla przewozu w dwóch warstwach wysokość w świetle mostów powinna wynosić 5,25 m, a dla przewozu w trzech warstwach – 7 m),
- określenie harmonogramu modernizacji tych mostów, które są barierą rozwoju przewozów kontenerowych.

Co prawda Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych przewiduje przy rozbudowie dróg wodnych podwyższenie parametrów przynajmniej o jedną klasę, np.:

§ 7.2. „Przy rozbudowie lub modernizacji śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu regionalnym klasy III i o znaczeniu międzynarodowym klasy IV — jako warunki projektowe przyjmuje się wielkości odpowiadające co najmniej maksymalnym wartościom parametrów klasyfikacyjnych i warunków eksploatacyjnych, przewidzianych dla klasy Va.

§ 7. 3. Przy modernizacji śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, innych klas niż określone w ust. 2, przyjmuje się, jako warunki projektowe, wielkości nie niższe niż odpowiadające maksymalnym wartościom parametrów klasyfikacyjnych i warunków eksploatacyjnych, przewidzianych dla klasy Vb, umożliwiające żeglugę statków o zanurzeniu nie mniejszym niż 2,80 m.

§ 7.4. Przepis ust. 3 stosuje się przy projektowaniu nowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym.⁷ .

Regulacja ta dotyczy jednak odcinków modernizowanych, a obiekty mostowe limitujące znajdują się też na odcinkach nie modernizowanych. Ponadto wiele tego typu nowych obiektów powstaje w związku z modernizacją dróg kołowych i kolejowych.

W Ustawie Prawo wodne⁸ w art. 66. w punkcie 4 stwierdzono, że :

”Inwestycje polegające na budowie lub przebudowie urządzeń wodnych, urządzeń komunikacyjnych lub przesyłowych prowadzonych przez śródlądowe drogi wodne, a także

⁷ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji ...

⁸ USTAWA z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne. (Dz. U. 2001.115.1229 z dnia 11 października 2001 r.)

W zakresie przewozów pasażerskich będą to:

- **przystanie pasażerskie** dla przewozów typu komunikacyjnego wraz w sprzyjającą tego typu przewozom infrastrukturą (wskazane byłyby nowoczesne porty pasażerskie wielofunkcyjne, świadczące różnorodne usługi pasażerom komunikacji miejskiej lub regionalnej),
- **infrastruktura turystyczna** spełniająca wymogi i oczekiwania różnych grup turystów i jednocześnie zapobiegająca dewastacji terenów przyległych do dróg wodnych (która zazwyczaj występuje wówczas, gdy brak jest profesjonalnych usług hotelowych, gastronomicznych i baz technicznych obsługi floty rekreacyjnej – rys. 5.1).

Inwestycje te warunkują efektywność inwestycji bezpośrednich, bowiem albo determinują wykorzystanie nowych obiektów, albo wpływają na zmniejszenie wspomnianych wcześniej strat występujących w warunkach braku profesjonalnej obsługi różnego typu przewozów. Dlatego też powinny być one skoordynowane w czasie i zakresie z modernizacją śródlądowych dróg wodnych i właśnie gotowość ich realizacji we właściwym czasie i miejscu jest istotnym, kryterium wyboru kolejności inwestycji, zwłaszcza w zakresie dróg o charakterze turystyczno – rekreacyjnym.

3. Promocja i wspieranie rozwoju żeglugi śródlądowej jako integralny element polityki zrównoważonego rozwoju transportu

Pozycja transportu wodnego śródlądowego na współczesnym rynku transportowym jako integralnego elementu zrównoważonego rozwoju wymaga pokonania wielu trudności związanych zarówno z problemami przedsiębiorstw żeglugowych, jak i oporami potencjalnych klientów, którzy **postrzegają żeglugę dość tradycyjnie**, nie dostrzegając jej nowych możliwości i związanych z nimi korzyści.

Kolejnym problemem jest rozdrobnienie przedsiębiorstw żeglugowych. Drobni właściciele statków, w warunkach silnej konkurencji mają **ograniczone możliwości inwestowania**. Przy długiej żywotności statków, trudnym dostępie do kapitału i dużym ryzyku inwestycyjnym nie są w stanie podjąć nowych wyzwań, zwłaszcza w zakresie dostosowania floty do nowych potrzeb.

Ważnym elementem wsparcia i promocji transportu wodnego śródlądowego jest **Fundusz Żeglugi Śródlądowej**, z którego udzielane są preferencyjne kredyty na modernizację floty. Przy ministrze właściwym do spraw transportu działa Rada ds. Promocji Żeglugi Śródlądowej, jako ciało doradczo-opiniujące, na podstawie art. 19 *Ustawy z dnia 28 października 2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym*.

Do zadań Rady należy:

- opiniowanie i wnioskowanie w sprawach ustalania kryteriów i parametrów promocji żeglugi śródlądowej,
- opiniowanie projektów finansowych gospodarowania środkami Funduszu,
- opiniowanie dokumentów Banku Gospodarstwa Krajowego,
- opiniowanie wniosków armatorów w sprawach promocji żeglugi śródlądowej,
- opiniowanie innych spraw na wniosek ministra właściwego do spraw transportu.

Sektor żeglugowy ponadto boryka się z **problemem braku wykształconej nowej kadry**. Zjawisko to jest przede wszystkim skutkiem stopniowego obserwowanego zaniku, dominującego w tej branży, modelu rodzinnego przedsiębiorstwa właściciela statku.

Postrzeganie żeglugi śródlądowej jako tradycyjnej gałęzi transportu (powolność, mała atrakcyjność, przekonanie o małych szansach na współczesnym rynku transportowym) powoduje, że młodzi ludzie nie są zainteresowani kontynuowaniem rodzinnego biznesu w branży żeglugowej. Przewyciężenie obecnych problemów transportu wodnego śródlądowego jest podstawową determinantą zaspokojenia przyszłych potrzeb transportowych w sposób przyjazny dla środowiska. **Dlatego też niezbędne jest szersze wspieranie rozwoju i promowanie zalet transportu wodnego śródlądowego jako nowoczesnej gałęzi transportu.** Przesłanki takiej pomocy w odniesieniu do żeglugi śródlądowej wynikają przede wszystkim z:

- ogromnego potencjału tkwiącego w tej gałęzi transportu,
- braku skutecznych instrumentów internalizacji kosztów zewnętrznych, które pozwoliłyby tej gałęzi skutecznie konkurować z innymi gałęziami transportu,
- niedostatecznych starań w sferze rozwoju śródlądowych dróg wodnych, wynikających z mylnego przekonania, że gałąź ta nie będzie w stanie sprostać nowym wyzwaniom,
- konieczności wdrożenia nowych technologii informatycznych warunkujących skuteczne włączenie się transportu wodnego śródlądowego w obsługę potrzeb przewozowych wymagających skoordynowanych działań międzygałęziowych.

Pilna potrzeba takich działań, dostrzeżona została przez wiele krajów UE już dość dawno, jednak rozszerzenie UE i związana z tym perspektywa dalszego wzrostu potrzeb przewozowych spowodowały intensyfikację prac, których wyrazem było przedstawienie 17 stycznia 2006 r. przez Komisję Europejską ds. Transportu **Zintegrowanego Europejskiego Programu Działań na Rzecz Żeglugi Śródlądowej (NAIADES)** — wieloletniego programu działania mającego na celu wzmocnienie żeglugi śródlądowej.

Program ten skupia się na pięciu obszarach strategicznych, obejmujących:

- stworzenie korzystnych warunków dla świadczenia usług i przyciągania nowych rynków (**obszar rynku**),
- stymulowanie modernizacji i unowocześnienia floty (**obszar floty**),

- ❑ przyciąganie nowej siły roboczej oraz zwiększanie inwestycji w kapitał ludzki **(obszar zatrudnienia i kwalifikacji)**,
- ❑ promowanie żeglugi śródlądowej jako korzystnego partnera w biznesie poprzez stworzenie sieci promocyjnej **(obszar wizerunku branży żeglugowej)**,
- ❑ zapewnienie odpowiedniej infrastruktury dróg wodnych śródlądowych **(obszar infrastruktury)**.

Wprowadzenie programu w życie planowane jest na lata 2006 – 2013. Jest on skierowany do wszystkich szczebli odpowiedzialnych za żeglugę śródlądową oraz samego przemysłu państw członkowskich Unii Europejskiej. Wdrażanie przedstawionego programu wymagać będzie odpowiednich instrumentów prawnych, instrumentów polityki transportowej oraz instrumentów wsparcia.

W Polsce działania informacyjne, edukacyjne czy promocyjne są ciągle niewystarczające, mało skoordynowane i nie tworzą spójnej strategii przywrócenia właściwego obrazu możliwości tej gałęzi transportu. Środowisko armatorów rzecznych jest bardzo prężne i walczy od lat o lepsze warunki na drogach wodnych, jednak w opinii znacznej części społeczeństwa i niestety również znacznej części ministerstwa środowiska, odpowiedzialnego za drogi wodne, gałąź ta postrzegana jest jako przestarzała.

Dlatego też konieczne jest stworzenie koncepcji promocji tej gałęzi transportu, jako integralnego elementu zrównoważonego rozwoju, skierowanej do polityków i decydentów a także ogółu społeczeństwa.