

Rozdział IV

MOŻLIWOŚCI ROZWOJU ŚRÓDLĄDOWEGO TRANSPORTU WODNEGO W POLSCE W ŚWIETLE TENDENCJI UNIJNYCH I UWARUNKOWAŃ INFRASTRUKTURALNYCH

1. Ocena możliwości wykorzystania śródlądowych dróg wodnych w świetle współczesnych tendencji w przewozach ładunków

Analizując możliwości rozwoju śródlądowego transportu wodnego w Polsce w świetle tendencji unijnych i uwarunkowań infrastrukturalnych należy wykazać:

- które z tradycyjnych i nowych sfer zastosowania żeglugi śródlądowej mogą i powinny być wdrażane w Polsce,
- jakie są uwarunkowania infrastrukturalne ich wdrażania.

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 warunków 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. Wycofywanie 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 oraz 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 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:

- **wariant I** przewiduje 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 Rozporządzeniem¹ klasy dróg wodnych (tabela 4.1),
- **wariant II** – to wdrażanie pożądaných kierunków, wymagające jednak zarówno inwestycji na drogach wodnych jak i inwestycji towarzyszących (tabela 4.2),

¹ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji....

- **wariant III** – to wizja perspektywicznej roli transportu wodnego śródlądowego w obsłudze potrzeb przewozowych, wymagająca dostosowania przynajmniej części polskich dróg wodnych do standardów europejskich (tabela 4.3).

Tabela 4.1

Wariant I wykorzystania śródlądowych dróg wodnych w Polsce do przewozów ładunków

WARIANT I - możliwy do realizacji w krótkim czasie		
Sfera zastosowania	Przewozy piasku, żwiru, materiałów budowlanych	
	Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> ■ Duże zapotrzebowanie przy budowie dróg (często zlokalizowanych wzdłuż dróg wodnych) oraz dla budownictwa, ■ kongestia na drogach, ■ niedostosowanie dróg do standardów naciskowych 115 kN/oś, ■ zagrożenie degradacją dróg kołowych wskutek przeciążenia pojazdów .
	Rejon wdrażania	<ul style="list-style-type: none"> ■ Wzdłuż wszystkich dróg wodnych – przewozy piasku i żwiru z pogłębiania dróg wodnych, ■ Wisła – do budowy autostrady A1, ■ Odra – do budowy drogi ekspresowej S3, ■ drogi wodne w rejonie miast dla potrzeb budownictwa i drogownictwa.
	Inwestycje warunkujące	<ul style="list-style-type: none"> ■ Przywracanie drogom wodnym parametrów przewidzianych w Rozporządzeniu..., ■ przeładownie, w tym pływające, które mogą być cumowane do brzegu w dowolnym miejscu.
Sfera zastosowania	Obsługa portów morskich Szczecin –Świnoujście, w tym przewozy wewnątrzportowe	
	Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> ■ Korzyści wynikające ze współpracy żeglugi śródlądowej w obsłudze portów morskich (dla portów i żeglugi morskiej), ■ połączenie z drogami wodnymi Europy Zachodniej, ■ Zachodnio Pomorskie Centrum Logistyczne dostępne od strony dróg wodnych.
	Rejon wdrażania	<ul style="list-style-type: none"> ■ Dolna Odra i połączenia Odry z drogami wodnymi Europy Zachodniej.
	Inwestycje warunkujące	<ul style="list-style-type: none"> ■ Miejsca postojowe dla barek rzecznych w centrum logistycznym, ■ poprawa warunków obsługi barek w portach morskich.

Sfera zastosowania	Przewozy zagraniczne Szczecin - Berlin i drogi wodne Europy Zachodniej	
	Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> ■ Przystosowanie kontrahentów niemieckich do odbioru z portów rzecznych ładunków handlu zagranicznego, ■ centra logistyczne nad drogami wodnymi Niemiec.
	Rejon wdrażania	■ Dolna Odra i połączenia z drogami wodnymi Europy Zachodniej.
	Inwestycje warunkujące	■ Utrzymanie parametrów dróg wodnych przewidzianych w Rozporządzeniu...
Sfera zastosowania	Obsługa potrzeb zakładów zlokalizowanych w Delcie Wisły – ładunki wielkogabarytowe	
	Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> ■ Lokalizacja przemysłu stoczniowego nad drogami wodnymi, ■ brak alternatywy dla przewozów wielkogabarytowych.
	Rejon wdrażania	Drogi wodne Delt Wisły
	Inwestycje warunkujące	■ Utrzymanie parametrów dróg wodnych przewidzianych w Rozporządzeniu...
Sfera zastosowania	Przewozy dla zaopatrzenia miast: piasek i żwir, materiały energetyczne, zaopatrzenie sklepów, wywóz śmieci	
	Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> ■ Możliwość dotarcia do centrum miasta drogą wodną, ■ brak kongestii na drogach wodnych, ■ małe wymagania statków służących do zaopatrzenia miast w stosunku do dróg wodnych, ■ możliwość zmniejszenia degradacyjnego wpływu transportu na środowisko w miastach, ■ wzrost bezpieczeństwa na drogach w miastach, ■ możliwość zmniejszenia kongestii na drogach kołowych.
	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"> ■ Przeładownie w miastach, ■ przygotowanie składowisk śmieci i zakładów recyklingu w rejonach dróg wodnych, ■ lokalizacja centrów dystrybucji towarów nad drogami wodnymi, ■ utrzymanie ustawowych parametrów dróg wodnych.

Sfery zastosowania, przewidziane w wariantcie I, w II wariantcie będą realizowane w większym zakresie (dzięki ukończeniu inwestycji towarzyszących i poprawie jakości śródlądowych dróg wodnych w wyniku ukończenia realizowanych obecnie inwestycji), a ponadto:

- wydłużą się relacje przewozowe oraz
- wdrażane będą nowe sfery zastosowania tej gałęzi transportu.

Wariat II wykorzystania śródlądowych dróg wodnych w Polsce do przewozów ładunków

WARIANT II - uzależniony od ukończenia realizowanych inwestycji na drogach wodnych i inwestycji towarzyszących		
Sfera zastosowania	Przewozy piasku, żwiru, materiałów budowlanych – kontynuacja	
	Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> ■ Duże zapotrzebowanie przy budowie dróg (często zlokalizowanych wzdłuż dróg wodnych) oraz dla budownictwa, ■ kongestia na drogach, ■ niedostosowanie dróg do standardów naciskowych 115 kN/oś, ■ zagrożenie degradacją dróg kołowych wskutek przeciążenia pojazdów .
	Rejon wdrażania	<ul style="list-style-type: none"> ■ Wzdłuż wszystkich dróg wodnych – przewozy piasku i żwiru z pogłębiania dróg wodnych, ■ Wisła - do budowy autostrady A1, ■ Odra - do budowy drogi ekspresowej S3, ■ drogi wodne w rejonie miast dla potrzeb budownictwa i drogownictwa.
	Inwestycje warunkujące	<ul style="list-style-type: none"> ■ Utrzymanie parametrów dróg wodnych przewidzianych w Rozporządzeniu... ■ przeladownie, w tym pływające, które mogą być cumowane do brzegu w dowolnym miejscu.
Sfera zastosowania	Obsługa portów morskich Szczecin –Świnoujście, w tym przewozy wewnątrzportowe – kontynuacja i nowe relacje przewozowe	
	Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> ■ Korzyści wynikające ze współpracy żeglugi śródlądowej w obsłudze portów morskich (dla portów i żeglugi morskiej), ■ połączenie z drogami wodnymi Europy Zachodniej, ■ Zachodnio Pomorskie Centrum Logistyczne dostępne od strony dróg wodnych, ■ zainteresowanie Czech, Słowacji, żeglugą śródlądową do i z portów morskich, ■ konieczność odciążenia transportu zapleczowego.
	Rejon wdrażania	<ul style="list-style-type: none"> ■ Droga wodna Odra i połączenia z drogami wodnymi Europy Zachodniej.
	Inwestycje warunkujące	<ul style="list-style-type: none"> ■ Miejsca postojowe dla barek rzecznych w centrum logistycznym, ■ poprawa warunków obsługi barek w portach morskich, ■ dokończenie budowy stopnia wodnego w Malczycach (rys.4.1)

Sfera zastosowania	Przewozy zagraniczne Szczecin - Berlin i drogi wodne Europy Zachodniej – dogodniejsze połączenia (dodatkowo w relacji Górna Odra - drogi wodne Europy Zachodniej)	
	Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> ■ Rozwój żeglugi śródlądowej w krajach Europy Zachodniej, ■ przystosowanie kontrahentów niemieckich do odbioru z portów rzecznych ładunków handlu zagranicznego, ■ centra logistyczne nad drogami wodnymi Europy Zachodniej.
	Rejon wdrażania	■ Droga wodna Odra i połączenia z drogami wodnymi Europy Zachodniej.
	Inwestycje warunkujące	■ Dokończenie stopnia wodnego w Malczycach.
Sfera zastosowania	Przewozy dla zaopatrzenia miast: piasek i żwir, materiały energetyczne, zaopatrzenie sklepów, wywóz śmieci – kontynuacja i rozszerzenie zakresu dzięki ukończeniu inwestycji towarzyszących	
	Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> ■ Możliwość dotarcia do centrum miasta drogą wodną, ■ brak kongestii na drogach wodnych, ■ małe wymagania statków służących do zaopatrzenia miast w stosunku do dróg wodnych, ■ możliwość zmniejszenia degradacyjnego wpływu transportu na środowisko w miastach, ■ wzrost bezpieczeństwa na drogach w miastach, ■ możliwość zmniejszenia kongestii na drogach kołowych.
	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"> ■ Przeladownie w miastach, ■ przygotowanie składowisk śmieci i zakładów recyklingu w rejonach dróg wodnych, ■ lokalizacja centrów dystrybucji towarów nad drogami wodnymi, ■ utrzymanie parametrów dróg wodnych przewidzianych w Rozporządzeniu...
Sfera zastosowania	Obsługa przewozów kontenerowych portu Gdańsk na Dolnej Wiśle w Delcie Wisły – nowa sfera zastosowania	
	Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> ■ Brak sprawnego transportu zapleczonego dla DTC (głębokowodnego terminalu kontenerowego) w Gdańsku, ■ konieczność odciążenia miasta i dróg od ciężkich samochodów kontenerowych, ■ zwiększenie bezpieczeństwa na drogach, ■ zmniejszenie kongestii na drogach.
	Rejon wdrażania	Dolna Wisła od ujścia do Bydgoszczy i Torunia.
	Inwestycje warunkujące	Udrożnienie morskiej drogi wewnętrznej Dolna Wisła – port Gdańsk.

Sfera zastosowania	Obsługa potrzeb zakładów zlokalizowanych w Delcie Wisły – ładunki wielkogabarytowe i masowe kontynuacja i dodatkowe sfery zastosowania – przewozy ładunków masowych (w tym płynnych dla Lotosu)	
	Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> ■ Lokalizacja przemysłu stoczniowego i innych przedsiębiorstw nad drogami wodnymi, ■ brak alternatywy dla przewozów wielkogabarytowych, ■ przewozy ładunków masowych do i portów morskich Gdańska i Gdyni.
	Rejon wdrażania	Drogi wodne Deltę Wisły, Dolna Wisła
	Inwestycje warunkujące	<ul style="list-style-type: none"> ■ Utrzymanie parametrów dróg wodnych przewidzianych w Rozporządzeniu..., ■ udrożnienie morskiej drogi wewnętrznej Dolna Wisła – port Gdańsk.
Sfera zastosowania	Obsługa centrów logistycznych zlokalizowanych nad drogami wodnymi i przewozy samochodów osobowych – nowa sfera zastosowania	
	Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> ■ Lokalizacja centrum logistycznego w Gliwicach, ■ lokalizacja zakładów Opla w Gliwicach, ■ odciążenie dróg kołowych, ■ zmniejszenie kongestii.
	Rejon wdrażania	Droga wodna Odra.
	Inwestycja warunkujące	Przystosowanie portów do przeładunków ro-ro.

W wariantcie III przewidziana jest dalsza poprawa warunków nawigacyjnych dzięki kontynuacji „Programu dla Odry” 2006 oraz budowie stopnia wodnego poniżej Włocławka. Pozwoli to na umocnienie żeglugi śródlądowej w sferach zastosowania przewidzianych w wariantcie II i ich rozszerzenie poprzez możliwość wdrażania przewozów kontenerowych w nowych relacjach.



Rys.4.1. Stopień wodny w Malczycach
Źródło RZGW Wrocław

Tabela 4.3

Wariant III wykorzystania śródlądowych dróg wodnych w Polsce do przewozów ładunków

Wariant III – docelowy możliwy do realizacji po częściowym dostosowaniu polskich dróg wodnych do standardów unijnych		
Sfera zastosowania	Przewozy piasku, żwiru, materiałów budowlanych – kontynuacja	
	Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> ■ Duże zapotrzebowanie przy budowie dróg (często zlokalizowanych wzdłuż dróg wodnych) oraz dla budownictwa, ■ kongestia na drogach, ■ niedostosowanie dróg do standardów naciskowych 115 kN/oś, ■ zagrożenie degradacją dróg kołowych wskutek przeciążenia pojazdów .
	Rejon wdrażania	<ul style="list-style-type: none"> ■ Wzdłuż wszystkich dróg wodnych – wykorzystanie piasku i żwiru z pogłębiania dróg wodnych, ■ miasta dla potrzeb budownictwa i drogownictwa.
	Inwestycje warunkujące	<ul style="list-style-type: none"> ■ Przeładownie, w tym pływające, które mogą być cumowane do brzegu w dowolnym miejscu.
Sfera zastosowania	Obsługa portów morskich Szczecin – Świnoujście, w tym przewozy wewnątrzportowe – kontynuacja i nowe sfery zastosowania - przewozy kontenerowe	
	Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> ■ Korzyści wynikające ze współpracy żeglugi śródlądowej w obsłudze portów morskich (dla portów i żeglugi morskiej), ■ połączenie z drogami wodnymi Europy Zachodniej, ■ Zachodnio Pomorskie Centrum Logistyczne dostępne od strony dróg wodnych, ■ zainteresowanie Czech, Słowacji, żeglugą śródlądową do i z portów morskich, ■ konieczność odciążenia transportu zapleczewego.
	Rejon wdrażania	<ul style="list-style-type: none"> ■ Droga wodna Odra, ■ Odra – drogi wodne Europy Zachodniej.
	Inwestycje Warunkujące	<ul style="list-style-type: none"> ■ Miejsca postojowe dla barek rzecznych w terminalu kontenerowym.
Sfera zastosowania	Obsługa przewozów kontenerowych portu Gdańsk na Dolnej Wiśle w Delcie Wisły – kontynuacja i nowe relacje przewozowe	
	Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> ■ Brak sprawnego transportu zapleczewego dla DTC (głębokowodnego terminalu kontenerowego) w Gdańsku, ■ konieczność odciążenia miasta i dróg od ciężkich samochodów kontenerowych, ■ zwiększenie bezpieczeństwa na drogach, ■ zmniejszenie kongestii na drogach.
	Rejon wdrażania	Dolna Wisła, Delta Wisły.
	Inwestycje warunkujące	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stopień wodny poniżej Włocławka, ■ centra logistyczne nad drogą wodną Wisłą.

Sfera zastosowania	Przewozy zagraniczne, rozszerzone o przewozy kontenerowe	
	Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> ■ Rozwój żeglugi śródlądowej w krajach Europy Zachodniej, ■ konteneryzacja w żegludzie śródlądowej w krajach Europy Zachodniej, ■ centra logistyczne nad drogami wodnymi Europy Zachodniej.
	Rejon wdrażania	<ul style="list-style-type: none"> ■ Droga wodna Odra, ■ Odra – drogi wodne Europy Zachodniej.
	Inwestycje warunkujące	<ul style="list-style-type: none"> ■ Urządzenia do przeładunku kontenerów w portach rzecznych.
Sfera zastosowania	Przewozy dla zaopatrzenia miast: piasek i żwir, materiały energetyczne, zaopatrzenie sklepów, wywóz śmieci – kontynuacja i rozszerzenie zakresu dzięki poprawie warunków nawigacyjnych na drogach wodnych	
	Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> ■ Możliwość dotarcia do centrum miasta drogą wodną, ■ brak kongestii na drogach wodnych, ■ małe wymagania statków służących do zaopatrzenia miast w stosunku do dróg wodnych, ■ możliwość zmniejszenia degradacyjnego wpływu transportu na środowisko w miastach, ■ wzrost bezpieczeństwa na drogach w miastach, ■ możliwość zmniejszenia kongestii na drogach kołowych.
	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"> ■ Przeładownie w miastach, ■ przygotowanie składowisk śmieci i zakładów recyklingu w rejonach dróg wodnych, ■ lokalizacja centrów dystrybucji towarów nad drogami wodnymi, ■ utrzymanie ustawowych parametrów dróg wodnych.
Sfera zastosowania	Obsługa potrzeb zakładów zlokalizowanych w rejonie Dolnej Wisły – ładunki wielkogabarytowe i masowe kontynuacja i nowe relacje	
	Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> ■ Lokalizacja przemysłu stoczniowego i innych przedsiębiorstw nad drogami wodnymi, ■ brak alternatywy dla przewozów wielkogabarytowych, ■ przewozy ładunków masowych do i z portów morskich Gdańska i Gdyni.
	Rejon wdrażania	Drogi wodne Deltę Wisły, Dolna Wisła.
	Inwestycje warunkujące	<ul style="list-style-type: none"> ■ Udrożnienie morskiej drogi wewnętrznej Dolna Wisła – port Gdańsk.
Sfera zastosowania	Obsługa centrów logistycznych zlokalizowanych nad drogami wodnymi i przewozy samochodów osobowych – kontynuacja	
	Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> ■ Lokalizacja centrum logistycznego w Gliwicach, ■ lokalizacja zakładów Opla w Gliwicach, ■ odciążenie dróg kołowych, zmniejszenie kongestii.
	Rejon wdrażania	Droga wodna Odra.
	Inwestycja warunkująca	Przystosowanie portów do przeładunków ro-ro.

Reasumując, można stwierdzić, że współczesne tendencje zmian w zakresie wykorzystania transportu wodnego śródlądowego przejawiające się dywersyfikacją sfer jej zastosowania stwarzają 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 drogi wodnej z klasyfikacją przedstawioną w Rozporządzeniu.....
- 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 itp.

Oczywiście stała poprawa warunków nawigacyjnych na drogach wodnych jest istotnym warunkiem wzrostu konkurencyjności tej gałęzi transportu i budowania jej pozycji na rynku transportowym.

2. Ocena możliwości wykorzystania śródlądowych dróg wodnych w świetle współczesnych tendencji w przewozach pasażerów

W przewozach pasażerskich wymagania dotyczące śródlądowych dróg wodnych są, jak wykazano, 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. Inwestycje te leżą zazwyczaj w gestii samochodów lub inwestorów prywatnych.

Dlatego też wskazać można potencjalne możliwości wykorzystania poszczególnych śródlądowych dróg wodnych do przewozów pasażerskich (tabela 4.4) i ich uwarunkowania dotyczące inwestycji na śródlądowych drogach wodnych, przy założeniu, że towarzysząca infrastruktura turystyczna będzie stopniowo rozwijana stosownie do współczesnych standardów i potrzeb.

Potencjalne sfery zastosowania żeglugi śródlądowej w przewozach pasażerskich

Przewozy turystyczne		
Droga wodna	Międzynarodowa droga wodna E-70, w tym Pętla Żuław	
	Sfera zastosowania	<ul style="list-style-type: none"> ■ Wycieczki jednodniowe, ■ kilkudniowe rejsy statkami z miejscami hotelowymi, ■ czarter barek, ■ inne formy rekreacji wodnej.
	Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> ■ Wybitne walory przyrodnicze i krajobrazowe, ■ zabytkowe budowle hydrotechniczne.
	Inwestycje Warunkujące	<ul style="list-style-type: none"> ■ Przywracanie drogom wodnym parametrów przewidzianych w Rozporządzeniu, ■ infrastruktura turystyczna.
Droga wodna	Warszawska Pętla Wodna	
	Sfera zastosowania	<ul style="list-style-type: none"> ■ Wycieczki jednodniowe, ■ kilkudniowe rejsy statkami z miejscami hotelowymi, ■ czarter barek, ■ inne formy rekreacji wodnej.
	Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> ■ Walory rekreacyjne dla mieszkańców dużej aglomeracji,
	Inwestycje Warunkujące	<ul style="list-style-type: none"> ■ Przywracanie drogom wodnym parametrów przewidzianych w Rozporządzeniu, ■ infrastruktura turystyczna.
Droga wodna	Wielkie Jeziora Mazurskie	
	Sfera zastosowania	<ul style="list-style-type: none"> ■ Wycieczki jednodniowe ■ kilkudniowe rejsy statkami z miejscami hotelowymi, ■ czarter barek, ■ inne formy rekreacji wodnej.
	Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> ■ Wybitne walory przyrodnicze i krajobrazowe.
	Inwestycje Warunkujące	<ul style="list-style-type: none"> ■ Przywracanie drogom wodnym parametrów przewidzianych w Rozporządzeniu..., ■ infrastruktura turystyczna.
Droga wodna	Kanał Elbląski	
	Sfera zastosowania	<ul style="list-style-type: none"> ■ Wycieczki jednodniowe, ■ czarter barek, ■ inne formy rekreacji wodnej.
	Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> ■ Unikatowy w skali światowej zabytek sztuki hydrotechnicznej, ■ wybitne walory przyrodnicze i krajobrazowe.
	Inwestycje Warunkujące	<ul style="list-style-type: none"> ■ Przywracanie drogom wodnym parametrów przewidzianych w Rozporządzeniu..., ■ infrastruktura turystyczna.

Droga wodna	Kanał Augustowski	
	Sfera zastosowania	<ul style="list-style-type: none"> ■ Wycieczki jednodniowe, ■ inne formy rekreacji wodnej.
	Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> ■ Wybitne walory przyrodnicze i krajobrazowe, ■ zabytkowe budowle hydrotechniczne.
	Inwestycje Warunkujące	<ul style="list-style-type: none"> ■ Przywracanie drogom wodnym parametrów przewidzianych w Rozporządzeniu..., ■ infrastruktura turystyczna.
Droga wodna	Pętla Wielkopolska	
	Sfera zastosowania	<ul style="list-style-type: none"> ■ Wycieczki jednodniowe, ■ inne formy rekreacji wodnej.
	Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> ■ Wybitne walory przyrodnicze i krajobrazowe.
	Inwestycje Warunkujące	<ul style="list-style-type: none"> ■ Przywracanie drogom wodnym parametrów przewidzianych w Rozporządzeniu..., ■ infrastruktura turystyczna.
Droga wodna	Droga wodna Bug od Terespoła do Serocka	
	Sfera zastosowania	<ul style="list-style-type: none"> ■ Wycieczki jednodniowe, ■ inne formy rekreacji wodnej.
	Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> ■ Wybitne walory przyrodnicze i krajobrazowe.
	Inwestycje Warunkujące	<ul style="list-style-type: none"> ■ Przywracanie drogom wodnym parametrów przewidzianych w Rozporządzeniu..., ■ infrastruktura turystyczna.
Droga wodna	Inne drogi wodne: Odra, Wisła	
	Sfera zastosowania	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kilkundniowe rejsy statkami z miejscami hotelowymi, ■ wycieczki jednodniowe, ■ czarter barek, ■ inne formy rekreacji wodnej.
	Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> ■ Walory przyrodnicze i krajobrazowe.
	Inwestycje Warunkujące	<ul style="list-style-type: none"> ■ Przywracanie drogom wodnym parametrów przewidzianych w Rozporządzeniu..., ■ infrastruktura turystyczna.
Droga wodna	Relacje przybrzeżne	
	Sfera zastosowania	<ul style="list-style-type: none"> ■ Wycieczki jednodniowe, ■ inne formy rekreacji wodnej dopuszczalne na wodach przybrzeżnych.
	Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> ■ Walory przyrodnicze i krajobrazowe, ■ walory rekreacyjne.
	Inwestycje Warunkujące	<ul style="list-style-type: none"> ■ Infrastruktura turystyczna.
Przewozy komunikacyjne		
Droga wodna	Drogi wodne płynące przez miasta	
	Sfera zastosowania	<ul style="list-style-type: none"> ■ przewozy miejskie
	Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> ■ dodatkowe atrakcje turystyczne
	Inwestycje Warunkujące	<ul style="list-style-type: none"> ■ Przywracanie drogom wodnym ustawowych parametrów, ■ przystanie pasażerskie.

Droga wodna	Przybrzeżne drogi wodne: Zatoka Gdańska i Zalew Szczeciński, Zalew Wiślany	
	Sfera zastosowania	■ Przewozy regionalne.
	Uzasadnienie	<ul style="list-style-type: none"> ■ Brak kongestii na drogach wodnych, ■ krótki czas transportu w porównaniu z innymi gałęziami, ■ dodatkowe walory turystyczno wypoczynkowe.
	Inwestycje Warunkujące	■ Przystanie pasażerskie.