

N O T A T K A

z posiedzenia Komisji Środowiska

Data posiedzenia: 15 października 2013 r.

Nr posiedzenia: 60

Posiedzeniu przewodniczyli: przewodnicząca komisji Jadwiga Rotnicka i zastępca przewodniczącej komisji Stanisław Gorczyca.

Porządek posiedzenia: 1. Sytuacja żeglugi śródlądowej w Polsce oraz warunki i możliwości jej rozwoju.

W posiedzeniu uczestniczyli: – senatorowie członkowie komisji: Stanisław Gorczyca, Marian Poślednik, Jadwiga Rotnicka, Michał Wojtczak, Alicja Zająć, oraz senatorowie: Leszek Czarnobaj, Andrzej Grzyb, Tomasz Makowski (członkowie Parlamentarnego Zespołu ds. Dróg Wodnych i Turystyki Wodnej),

- goście:
 - Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej:
 - podsekretarz stanu Dorota Pyć,
 - dyrektor Departamentu Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi Magdalena Jabłonowska,
 - zastępca dyrektora Departamentu Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi Monika Niemiec-Butryn,
 - dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Warszawie Maciej Gromek,
 - dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie Krzysztof Woś,
 - dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Krakowie Stanisław Wójcik,
 - dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy Jerzy Słomiński,
 - dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu Jan Pyś,
 - dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Gdańsku Marian Kidaj,
 - dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Giżycku Tadeusz Zdanowicz,
 - dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu Mariusz Przybylski,
 - młodszy inspektor nadzoru nad żeglugą w Urzędzie Żeglugi Śródlądowej w Giżycku Łukasz Gieczewski,
 - Ministerstwo Środowiska:
 - dyrektor Departamentu Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi Magdalena Jabłonowska,
 - naczelnik wydziału w Departamencie Zasobów Wodnych Andrzej Kulon,

- Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej:
 - radca prezesa Tadeusz Mrówczyński,
 - zastępca dyrektora Departamentu Inwestycji i Nadzoru Anna Jastrzębska,
 - starszy specjalista Jolanta Martyniuk,
 - starszy specjalista ds. żeglugi w regionalnym zarządzie w Warszawie Jacek Gatkowski,
 - zastępca dyrektora regionalnego zarządu w Warszawie Małgorzata Kasperek-Kawałek,
 - główny specjalista w regionalnym zarządzie w Gdańsku Grażyna Czarnecka,
- Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego:
 - ekspert marszałka Stanisław Wroński,
- Urząd Morski w Gdyni:
 - zastępca dyrektora Anna Stelmaszyk-Świerczyńska,
- Najwyższa Izba Kontroli:
 - wicedyrektor Departamentu Środowiska Teresa Warchałowska,
- Związek Gmin „Pisa-Narew”:
 - delegatka, zastępczyni burmistrza Pisz Wioletta Śląska-Zyśk,
- Akademia Marynarki Wojennej:
 - rektor kontradmirał Czesław Dyrz,
- Polska Izba Gospodarcza „Ekorozwój”:
 - prezes zarządu Krzysztof Zaręba,
- Związek Miast Nadwiślańskich:
 - prezes zarządu Tomasz Sowiński,
- Stowarzyszenie Flisaków:
 - członek zarządu Teresa Pracownik,
- Stowarzyszenie „Polskie Drogi Wodne”:
 - delegat Piotr Nojszewski,
- Przedsiębiorstwo Budownictwa Wodnego w Warszawie SA:
 - Kierownik Działu Transportu i Sprzętu Zygmunt Majewski,
- Związek Polskich Armatorów Śródlądowych:
 - wiceprezes Jerzy Hopfer,
- Redakcja czasopisma „Gospodarka Wodna”:
 - redaktor naczelna Ewa Skupińska,
- Liga Morska i Rzeczna:
 - wiceprezes zarządu Waław Kowalski,
 - komandor Marek Jankiewicz,
 - delegat Andrzej Frelek,
 - delegat Andrzej Nawrocki,
- Zespół Stoczni Rzecznych MALBO sp. z o.o.:
 - prezes zarządu Marcin Lubieniecki,
- „Hydroprojekt” Warszawa:
 - dyrektor biura regionalnego we Włocławku Krzysztof Polak.

Przebieg posiedzenia:

Ad 1. Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Dorota Pyć i radca prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej Tadeusz Mrówczyński omówili znaczenie żeglugi śródlądowej w polityce wodnej państwa. Podstawą działania rządu w tej dziedzinie jest przyjęta przez Radę Ministrów 22 stycznia 2013 r. strategia rozwoju transportu do 2020 r., która wyznacza następujące kierunki działań na rzecz

śródlądowego transportu wodnego:

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

Wiceprezes Związku Polskich Armatorów Śródlądowych Jerzy Hopfer omówił sytuację polskiej żeglugi śródlądowej w kontekście europejskiego systemu dróg wodnych. Przypomniał, że w 1996 r. w porozumieniu AGN (*European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance*) ustalono sieć europejskiego systemu dróg wodnych w ramach transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Na terenie Polski znajdują się 3 drogi wodne z tej sieci:

- E30 – droga wodna łącząca Morze Bałtyckie z Dunajem w Bratysławie; w Polsce jej część stanowi Odrzańska Droga Wodna, prowadząca od Świnoujścia przez Szczecin i Wrocław do granicy z Czechami;
- E40 – droga wodna łącząca Morze Bałtyckie z Morzem Czarnym; w Polsce prowadzi z Gdańska w górę Wisły do Warszawy, a dalej Narwią i Bugiem do Brześcia, gdzie łączy się z drogą wodną prowadzącą przez Polesie do Dniepru;
- E70 – europejski szlak komunikacyjny Wschód – Zachód łączący wybrzeże Atlantyku z Morzem Bałtyckim (od Antwerpii w Belgii do Kłajpedy na Litwie) i prowadzi przez Holandię, Niemcy i Rosję; polski odcinek drogi przebiega Odrą od śluzy w Hohensaaten do Kostrzyna, gdzie łączy się z drogą wodną Wisła – Odra; długość szlaku, który prowadzi Wartą, Notecią, Kanałem Bydgoskim i Brdą do styku z Wisłą w Bydgoszczy, wynosi 294 km; następnie szlak prowadzi 114 km Wisłą, Nogatem i Zalewem Wiślanym do granicy z Rosją.

Jerzy Hopfer zaznaczył, że Polska nie podpisała porozumienia AGN, a środki przeznaczane na utrzymanie polskich szlaków żeglugowych są bardzo małe. Powoduje to systematyczne pogarszanie się stanu technicznego naszych dróg wodnych.

Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Warszawie Maciej Gromek przedstawił stan organizacyjny i techniczny żeglugi śródlądowej w Polsce. Jak poinformował, obecnie w rejestrach urzędów żeglugi śródlądowej znajdują się 662 barki przeznaczone do przewozu ładunków (łącznie z promami przewozowymi W-2), a także 66 barek motorowych, 56 holowników, 234 pchacze, 31 lodołamaczy i 143 statki pasażerskie.

Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie Krzysztof Woś omówił ekonomiczne uwarunkowania transportu wodnego. W stosunku do taboru przewozowego innych gałęzi transportu statki śródlądowe charakteryzują się dużą nośnością, masowością i przestrzennością ładunkową oraz wysokim współczynnikiem bezpieczeństwa. W swoim wystąpieniu wskazał na znikomy udział żeglugi śródlądowej w rynku polskich usług przewozowych.

Dyrektor biura regionalnego we Włocławku warszawskiej firmy „Hydroprojekt” Krzysztof Polak przedstawił zakres przedsięwzięć organizacyjnych i inwestycyjnych niezbędnych do przeprowadzenia w wodnych drogach transportowych i infrastrukturze brzegowej. Jak stwierdził, muszą one koncentrować się wyłącznie na drogach wodnych o charakterze międzynarodowym. Przede wszystkim należy dążyć do osiągnięcia przez polskie drogi wodne międzynarodowego znaczenia klasy IVa z minimalnymi wymaganiami, tj. dla statków o długości do 85 m, szerokości do 9,5 m, zanurzeniu do 2,5 m i nośności od

1000 do 1500 ton. Zdaniem Krzysztofa Polaka, powinno się powrócić do koncepcji utworzenia instytucji typu Centralnego Urzędu Gospodarki Wodnej lub innej z możliwie pełną strukturą administrowania, planowania, organizowania, realizacji i finansowania budowy i utrzymania dróg wodnych i transportu wodnego w Polsce.

W trakcie dyskusji poruszono wiele aspektów żeglugi śródlądowej, dotyczących przede wszystkim konieczności uznania tego transportu za niezbędne uzupełnienie ogólnej sieci transportowej kraju. Zwracano uwagę na potrzebę renegotjacji z Unią Europejską programu Natura 2000, który w wielu wypadkach w zasadniczy sposób komplikuje procesy inwestycyjne na obszarach objętych tym programem. Wskazywano także na korzyści płynące z regulacji szlaków wodnych, m.in. w ochronie przeciwpowodziowej, rybactwie, energetyce i turystyce wodnej. Zwracano uwagę na konieczność podjęcia odważnych decyzji politycznych dotyczących transportu wodnego, zmierzających m.in. do skupienia w jednej instytucji odpowiedzialności za politykę wodną państwa, a także opracowania kompleksowego programu dla rzek polskich.

Na zakończenie posiedzenia przewodniczący obradom senator Stanisław Gorczyca podziękował prezesowi Polskiej Izby Gospodarczej Ekorozwój Krzysztofowi Zarębie za zainicjowanie tematu obrad. Poinformował również, że komisja będzie pracowała nad wnioskami z posiedzenia i przygotowaniem stanowiska w sprawie sytuacji żeglugi śródlądowej.