

Warszawa, dnia 15 grudnia 2012 r.

Protokół trzeciego posiedzenia Parlamentarnego Zespołu ds. Dróg Wodnych i Turystyki Wodnej

Dnia 14 grudnia 2012 roku w połączonych salach 176/179 w gmachu Senatu RP odbyło się posiedzenie Parlamentarnego Zespołu ds. Dróg Wodnych i Turystyki Wodnej. Organizatorami posiedzenia byli: Parlamentarny Zespół ds. Dróg Wodnych i Turystyki Wodnej oraz Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Posiedzenie poświęcone było problematyce rewitalizacji dróg wodnych ze szczególnym uwzględnieniem zagospodarowania Dolnej Wisły.

Stan i zagrożenia Wisły oraz perspektywy jej zagospodarowania przedstawił prof. Zygmunt Babiński z Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy. Profesor Babiński poinformował uczestników, iż podobna prezentacja została przedstawiona w Parlamencie Europejskim w Brukseli podczas seminarium na temat dróg wodnych w Polsce. Profesor omówił zagrożenia, które może stwarzać Wisła, możliwość zagospodarowania Dolnej Wisły i projekt utworzenia Europejskiego Centrum Rewitalizacji Dróg Wodnych. Prezentacja została uzupełniona o wystawę, którą uczestnicy mogli podziwiać podczas posiedzenia.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Anna Wypych-Namietko poinformowała uczestników posiedzenia, że kwestia zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych leży w kompetencji dwóch ministrów (Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej i Ministra Środowiska). Inicjatywa leży po stronie Ministra Transportu, jednak nie jest możliwe opracowanie dokumentu programowego tylko przez jeden resort. Rozpoczęto prace nad sporządzeniem programu rewitalizacji śródlądowych dróg wodnych, który będzie przedstawiony na forum Rady Ministrów. Dwa lata temu, w oparciu o środki z Banku Światowego, opracowano inwentaryzację śródlądowych dróg wodnych. Na bazie tego opracowania przystąpiono w Ministerstwie Transportu do sporządzenia projektu rewitalizacji dróg śródlądowych.

Początkowo zakładano, że zostanie opracowany jeden program rewitalizacyjny, jednak koncepcja ta uległa zmianie i przystąpiono do opracowania dwóch programów: dla Odry i dla Wisły. Na Odrze realizowany jest Program Odra 2006. Zaawansowane są działania wynikające z polsko-niemieckich umów o Odrze granicznej,¹ zakontraktowanych jest kilka inwestycji (w tym w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko) oraz projekt z zakresu River Information System². Pani Minister podkreśliła, iż satysfakcjonujący jest fakt rozpoczęcia rozmów na temat zagospodarowania Wisły, która dotychczas była znacznie słabiej aktywowana pod kątem żeglugi. Działania podróżnika - Marka Kamińskiego pozwoliły zwrócić uwagę na Wisłę, na jej walory turystyczne i sposób jej postrzegania. Dlatego Ministerstwo Transportu wspólnie z Krajowym Zarządem Gospodarki Wodnej (KZGW) i Regionalnymi Zarządami Gospodarki Wodnej (RZGW) starają się przygotować listę projektów, które mogłyby być wsparte środkami w ramach przyszłej perspektywy finansowej. Równoległe do tych działań jest opracowywany program rewitalizacji śródlądowych dróg wodnych, ponieważ aby otrzymać środki z funduszy unijnych muszą być odpowiednie zapisy w rządowych strategiach i programach.

Uzupełnienia wypowiedzi Pani Minister dokonał p.o. prezesa KZGW – Janusz Wiśniewski, który posłużył się przykładem Odry, gdzie zaistniał problem na odcinku granicznym. Niemcy, negocjując (przez blisko 10 lat) warunki mieli wysokie oczekiwania co do planów i przewidywanych rezultatów (m.in. chcieli wprowadzać na Odrę statki morsko-rzeczne, budować kanał lateralny, przebudowywać infrastrukturę na parametry IV i V klasy), niestety Polska nie była gotowa, by przystąpić do projektu z powodów finansowych. Ostatecznie w styczniu 2013 r. przedstawiciele Polski i Niemiec ponownie usiądą do stołu negocjacyjnego w sprawie Odry. Priorytetem w przyszłej perspektywie będzie Odra, gdyż nie ma jeszcze zaawansowanych projektów dla Wisły, a ich przygotowanie i realizacja trwają kilka lat. Założenie jest takie, że program jest tworzony również dla drogi wodnej Odra-Wisła i dla Wisły poniżej Włocławka. Projekty związane z kaskadyzacją Wisły (projekty z przeszłości) nie są na tę perspektywę (z wyjątkiem budowy jednego czy dwóch stopni

¹ 1. Umowa między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec o współpracy w dziedzinie gospodarki wodnej na wodach granicznych, sporządzona w Warszawie dnia 19 maja 1992 roku.

2. Umowa między Rządem Rzeczpospolitej Polskiej i Rządem Republiki Federalnej Niemiec o żegludze śródlądowej, z dnia 8 listopada 1991 roku.

² Dyrektywa 2005/44/WE parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 07 września 2005 r. w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie (Dziennik Urzędowy UE L 255/152).

wodnych). Pan Wiśniewski podkreślił, że w budowę stopni wodnych poniżej Włocławka zaangażowany jest inwestor prywatny, a państwo pomaga w pokonywaniu barier środowiskowych, które po wejściu do UE musimy respektować. Rewitalizacja dróg wodnych jest najprostszym i dla Polski obecnie najlepszym rozwiązaniem. Programy inwestycyjne będą również przygotowywane, ale prace nad nimi są znacznie bardziej długotrwałe i kosztowne.

Kolejne było wystąpienie Członka Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego – Sławomira Kopyścia. Na wstępie zaznaczył on, iż UE umożliwia finansowanie projektów związanych z drogami wodnymi. Trudno jest jednak wytłumaczyć dlaczego budowa stopnia wodnego tak długo trwa. Województwa silnie ze sobą współpracują, by wesprzeć działania polityków, ludzi, którzy znają się na gospodarce wodnej. Inwestycją, która jest strategiczna dla województwa kujawsko-pomorskiego jest zabezpieczenie istniejącego stopnia wodnego we Włocławku poprzez budowę kolejnego. Realizacja tej inwestycji, poza zapewnieniem bezpieczeństwa dla stopnia we Włocławku, wpłynie na poprawę warunków żeglugowych na Wiśle, zwiększy produkcję energii ze źródeł odnawialnych i wpłynie na rozwój turystyki wodnej. Ze względu na przesłanki kulturowo-historyczne, uwarunkowania geograficzne oraz duże zaangażowanie samorządu województwa kujawsko-pomorskiego w rewitalizację dróg wodnych, wskazanym byłoby umiejscowienie centrum zarządzania dorzeczem Wisły w tym regionie.

Katarzyna Sobierajska, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Sportu i Turystyki, podkreśliła, że od dłuższego czasu turystyka wodna jest traktowana jako jeden z priorytetowych produktów turystycznych w kraju. Ministerstwo Sportu i Turystyki kładzie nacisk na działania związane z rozwojem turystyki wodnej, w tym m.in. poprzez wspieranie projektów związanych z infrastrukturą turystyki wodnej oraz opracowanie strategii i programów rozwoju takiego produktu na określonych obszarach. Przygotowane są założenia do raportu na temat stanu i kierunków rozwoju turystyki wodnej w Polsce i w dużej mierze program ten będzie dotyczył Wisły.

Ostatnia prezentacja pt. „Zagospodarowanie terenów nadwodnych na rzekach uregulowanych - wytyczne wodne dla planistów przestrzennych” została przedstawiona przez holenderskiego architekta - urbanistę Huub'a Droog'a.

W dyskusji pierwszy zabrał głos Stanisław Wroński z Kujawsko-Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Bydgoszczy, z inicjatywy którego został na spotkanie zaproszony Huub Droog. Skomentował on, na ile można przełożyć holenderskie doświadczenia na skalę Dolnej

Wisły. Ponadto odniósł się do wypowiedzi Minister Namiotko, zwracając uwagę na obawy związane z opracowaniem programu rewitalizacji dróg wodnych w Polsce.

Podróżnik Marek Kamiński poinformował uczestników o swoich doświadczeniach dotyczących Wisły, podkreślił brak spójnej wizji na temat jej zagospodarowania. Zauważył również brak lidera w tym procesie. Ponadto odniósł się negatywnie do budowy zapór na Wiśle, zwracając jednocześnie uwagę na potencjał turystyczny rzeki.

Czesław Błocki – kapitan statku, od 38 lat pływający po Wiśle zwrócił uwagę, że Wisła jest rzeką zdziczałą, o dużych wahaniach wody na której klasy żeglowności nie są utrzymane. Zdaniem kapitana nie jesteśmy wiarygodni dla Europy, bo nasze rzeki nie są żeglowne, zatem trudno będzie przyciągnąć do nas turystów z zagranicy i rozwinąć turystykę wodną. Szansą na jej rozwój jest budowa stopni wodnych, które automatycznie umożliwią żeglugę, w tym m.in. żeglugę turystyczną.

Senator Andrzej Person uważa, że nie można zaprzestać budowy zapory poniżej Włocławka, i że powinno się to pogodzić z turystyką wodną. Na Zbiorniku Włocławskim powstało wiele przystani i marin a samorządy dostrzegają potencjał zbiornika. Wydarzenia związane z powodzią to jeden z negatywnych przykładów na Wiśle, które powinny determinować jak najszybsze podjęcie decyzji związanej z budową stopnia wodnego poniżej Włocławka.

Profesor Adam Bolt z Politechniki Gdańskiej zauważył, że w Polsce obserwowany jest brak siły decyzyjnej i odwagi by rozwiązać dotychczasowe problemy Wisły. Jedynym sposobem osiągnięcia IV klasy żeglowności jest, jego zdaniem, budowa kaskady. W ten proces musi być zaangażowana energetyka, aby na każdym stopniu węzeł energetyczny generował zyski dzięki którym finansowane będą kolejne inwestycje. Na pieniądze z UE możemy liczyć dopiero w sytuacji, gdy Polska podpisze umowę AGN (Umowa z dnia 19 stycznia 1996 r. o Głównych Drogach Wodnych Międzynarodowego Znaczenia).³

Edward Ossowski reprezentujący Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji i Radę ds. Promocji Żeglugi Śródlądowej w Ministerstwie Transportu poinformował, iż na Odrze w 2004 roku były przewożone ładunki bliskie 10 mln ton. Na Wiśle w latach 70. były przewożone duże ilości ładunków, żegluga pasażerska była rozwijana. Od lat 70. drogi wodne są degradowane w związku z brakiem inwestycji w zakresie utrzymania podstawowych budowli wodnych, w związku z czym na Wiśle obecnie w ogóle nie można pływać z ładunkami, a jest na to zapotrzebowanie. Podkreślił, że rząd jest zobligowany do

³ ECE/TRANS/120/Rev.4

utrzymywania określonych parametrów dróg wodnych, oraz że brakuje lidera odpowiedzialnego za rzeki i programu rewitalizacji dróg wodnych. Przedstawiony już został postulat wielu stowarzyszeń z Polski, by podnieść i zintegrować rangę gospodarki wodnej poprzez powołanie urzędu gospodarki wodnej, który byłby odpowiedzialny kompleksowo za gospodarkę wodną i podlegał bezpośrednio premierowi

Danuta Wesołowska-Wujaszek z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego poinformowała uczestników o partycypacji województwa lubuskiego w projekcie budowy drogi wodnej Odra-Wisła. Przykładem aktywizacji na rzekach jest projekt budowy dwóch statków turystycznych, które mają pływać po Odrze – jest to projekt realizowany w ramach Europejskiej Współpracy Terytorialnej.

Michał Górski z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego podkreślił, że prawie pół Polski objęte jest wspólnym działaniem na rzecz aktywizacji gospodarczej rzek. Wzrost przeładunków w portach morskich może niebawem stać się problemem w związku z brakiem możliwości płynnego wywiezienia ładunków. Ponadto poinformował, że działania ekologów na rzecz blokowania inwestycji zazwyczaj są podyktowane błędami inwestorów związanymi z przygotowaniem inwestycji (ponad 90%), a tylko kilka procent inwestycji nie odbyło się ze względu na konkretne przesłanki ekologiczne.

Podsumowując posiedzenie Senator Jadwiga Rotnicka uznała, że z dyskusji i przedstawionych prezentacji wynika następujący wniosek: państwo powinno mieć spójną, jasno określoną wizję wykorzystania dróg wodnych. Jeżeli rząd taką wizję przedstawi to rolą parlamentu jest, by taką wizję przyjąć lub ewentualnie poprawić i zaakceptować. Parlamentarny Zespół ds. Dróg Wodnych i Turystyki Wodnej zwróci się do Ministerstwa Rozwoju Regionalnego z propozycją, by w perspektywie lat 2014-2020 zapewnić środki na budowę i modernizację szlaków wodnych.

Protokół sporządzono
w Biurze Spraw Senatorskich
tel. (22) 694 95 40
bss@nw.senat.gov.pl