

Warszawa, dnia 14 kwietnia 2014 r.

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

Dnia 9 kwietnia 2014 r. w sali 176 w siedzibie Senatu odbyło się posiedzenie Parlamentarnego Zespołu ds. Dróg Wodnych i Turystyki Wodnej.

Program posiedzenia obejmował trzy punkty:

1. Stan realizacji przedsięwzięcia zmierzającego do stworzenia szlaku wodnego „Pętla Mazurska” poprzez połączenie szlaków wodnych Pojezierza Mazurskiego, Pojezierza Elckiego i Kanału Augustowskiego.
2. Informację o projekcie utworzenia szlaku wodnego Pisa - Narew jako łącznika Warszawy z Krainą Wielkich Jezior.
3. Stanowisko w sprawie aktualnej sytuacji w krajowej gospodarce wodnej, a w szczególności w regionie Pomorza i Dolnej Wisły, przyjęte na spotkaniu integracyjnym „Teraz Wisła” w Tczewie 15 marca 2014 r.

W spotkaniu udział wzięli: Wiceminister Środowiska, przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, a także goście z Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej, Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie, Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Giżycku, Zlewni w Giżycku, mazurskich samorządów oraz Fundacji Pętla Mazurska i Stowarzyszenia Szuknia Mazurska.

W pierwszej części spotkania członkowie zespołu oraz zaproszeni goście zapoznali się z informacją na temat kolejnych etapów pracy oraz stanu dzisiejszego projektu stworzenia szlaku wodnego „Pętla Mazurska”. Poinformowano, iż 17 samorządów podpisało umowę partnerską, dzięki której powstała koncepcja połączenia całego szlaku od Pojezierza Mazurskiego, Pojezierza Elckiego po Kanał Augustowski. Opracowano wiele wariantów połączenia pomiędzy Giżyckiem a Augustowem, poprzez Orzysz, Elk i Rajgród. Odbyły się spotkania z Ministrem Infrastruktury i Rozwoju w celu uzyskania informacji o możliwości dofinansowania przedsięwzięcia, a także właściwego spojrzenia na szanse i zagrożenia związane z ewentualnym przystąpieniem do dalszych etapów prac. Tak

wielkie przedsięwzięcie – stworzenie szlaku o długości ponad 130 km - postanowiono rozpatrywać i realizować etapowo. Koncepcja projektu została przyjęta na początku 2012 roku. Przeprowadzono konsultacje społeczne w celu uzyskania odpowiedzi na pytanie, czy pomysł jest przyjmowany pozytywnie. Jednocześnie szukano poparcia i pomocy w instytucjach, które mogłyby wskazać najwłaściwsze sposoby postępowania przy jego realizacji. Opracowano koncepcję połączenia jezior Tyrkło i Bawełno, w tej sprawie kolejne porozumienie podpisało pięć samorządów. Pozyskano środki, pozwalające na stworzenie dokumentacji dotyczącej oddziaływania realizacji projektu na środowisko. W tym miejscu podkreślono ogromną rolę samorządów - przy współpracy z organizacjami pozarządowymi udało się przygotować i pozyskać środki na kolejny projekt „Planowanie miejskiego obszaru funkcjonalnego wokół drogi wodnej łączącej Krainę Wielkich Jezior Mazurskich z Pojezierzem Ełckim i Kanałem Augustowskim”. Podstawowymi założeniami projektu są: budowa stabilnych ram współpracy między instytucjami dla realizacji celów Pętli Mazurskiej, przygotowanie do kolejnej perspektywy finansowej potencjalnych inwestycji oraz przygotowanie skutecznej strategii gwarantującej właściwą realizację przedsięwzięć związanych z projektem. Liderem projektu jest gmina Orzysz, w partnerstwie uczestniczy pięć jednostek samorządu terytorialnego, na terenie których projektowana jest Pętla Mazurska. Projekt zakłada opracowanie analizy obszaru funkcjonalnego oraz opracowanie analiz i ekspertyz, służących w późniejszym czasie przygotowaniu studium wykonalności dla inwestycji planowanych w ramach perspektywy finansowej 2014-2020, przygotowanie dokumentacji przyrodniczej dla inwestycji oraz opracowanie dokumentów strategicznych dotyczących współpracy jednostek samorządu terytorialnego na rzecz budowy nowej drogi wodnej, z jednoczesnym utrzymaniem wysokiej jakości środowiska przyrodniczego i walorów krajobrazowych. Projekt postrzegany jest jako ogromne wyzwanie, zarówno w zakresie wyboru najlepszych rozwiązań techniczno-technologicznych, jak i pod względem zaplanowania wieloaspektowej inwestycji o strategicznym znaczeniu dla regionu, polegającej na budowie i rewitalizacji 25-kilometrowego odcinka szlaku wodnego, budowie obiektów hydrotechnicznych, budowie dróg i mostów, a w konsekwencji połączenia jezior Tyrkło i Bawełno. Na koniec wspomniano o świadomości mogących się pojawić problemów związanych z przebiegiem szlaku przez tereny chronione i obszary „Natura 2000”. Dostrzeżono w projekcie ogromny potencjał, zwłaszcza dla rozwoju gospodarki w tym regionie, likwidacji największego w kraju bezrobocia, zwiększenia liczbymiejsc pracy i rozwoju turystyki.

Minister Stanisław Gawłowski, odnosząc się do zaprezentowanego projektu, wskazał na trudności w tzw. zabezpieczeniu środowiska. Należy wypełnić wszystkie dyrektywy środowiskowe, począwszy od dyrektywy ocenowej, przez ptasią, siedliskową, po dyrektywę wodną, z wypełnieniem której może być najwięcej problemów. To uzasadnienie projektu może być najtrudniejsze, zwłaszcza w zakresie działania na rzecz poprawy jednolitych części wód.

Prezes Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej zapewnił o życzliwości urzędników i chęci wsparcia w celu ukierunkowania projektu, by możliwe było zwiększenie jego szans na realizację. Podkreślił, że w zaprezentowanej na posiedzeniu koncepcji widać profesjonalizm osób przygotowujących ją. Pamiętać jednak należy, że ingerencja w środowisko jest tu znacząca, należy więc zadbać o to, by analizować zgodność inwestycji z ramową dyrektywą wodną. To oznacza, że poza analizą strategicznego oddziaływania na środowisko trzeba przeprowadzić analizy zgodności z ramową dyrektywą wodną, opracować je, a następnie wprowadzić projekty do strategicznych dokumentów planistycznych państwa, do planów gospodarowania wodami jako kluczowego strategicznego dokumentu państwa w zakresie gospodarki wodnej. Bez tego może pojawić się kłopot z ich realizacją. Zasugerował również, aby wprowadzić projekty do takich dokumentów planistycznych państwa, jak chociażby polityka transportowa (w związku z np. przebudową mostów). To może zwiększyć szansę na realizację planowanych inwestycji. Niezwykle istotne jest również rozpoczęcie współpracy z organizacjami pozarządowymi, jako potencjalnymi partnerami w celu zjednania sobie środowisk lokalnych dla projektu. Konieczne jest zrobienie analizy potencjalnych kolizji z obszarami chronionymi oraz bilansu zasobów wody.

Omawiany odcinek planowanego szlaku od jeziora Niegocin do Orzysza jest najtrudniejszy do zrealizowania, zarówno pod względem technicznym jak i finansowym, może również naruszyć warunki fizjograficzne Mazur. Warto się więc zastanowić nad zmianą koncepcji i rozpoczęciem realizacji projektu od odcinka najłatwiejszego, czyli Rajgród - Ełk. Odcinek ten stworzy tym miejscowościom szanse rozwojowe. Staną się one konkurencyjne dla Mikołajek, Giżycka czy Rucianego-Nidy. Realizacja tego odcinka przyniesie wymierne skutki i będzie wymagała poniesienia względnie niskich nakładów inwestycyjnych.

Pomysłodawca budowy drogi wodnej Wojnowo-Tyrkło, Stanisław Piwkowski, przedstawił genezę pomysłu oraz uzasadnił wybór tego odcinka jako pierwszego do realizacji. Wskazał potrzebę umieszczenia projektu w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego terenu.

W dyskusji wspomniano, iż efektem zjednoczenia się 12 gmin i 2 powiatów mazurskich jest wspólna strategia do roku 2020, w której zawarto konieczne remonty i przebudowy dróg wodnych. Została ona przyjęta przez Urząd Marszałkowski i włączona do ramowych założeń regionalnego programu operacyjnego, który pozwoli rozwiązać aktualne problemy. Utworzenie szlaku wodnego „Pętla Mazurska” wymaga wiele determinacji i trudnych działań, jednak jest to projekt innowacyjny, zapewniający rozwój miejsc pracy, rozwój ekonomiczny regionu. Zwrócono uwagę na istotną potrzebę znalezienia inwestora, ale również zadanie sobie pytania, kto będzie to eksploatował, bo koszty eksploatacji będą olbrzymie.

W drugiej części posiedzenia przedstawiono informację o projekcie utworzenia szlaku wodnego Pisa – Narew, będącego drogą wodną prowadzącą z Warszawy przez Ostrołękę do Pizy i Wielkich Jezior Mazurskich. Plan takiego połączenia powstał już w latach 30. XX wieku. W latach 60. i 70. obie rzeki były mocno eksploatowane, później szlak przestał być atrakcyjny, chociażby ze względu na rosnące oczekiwania dotyczące infrastruktury. Dlatego samorządy 6 gmin od roku 2004 rozpoczęły walkę o kolejne wypromowanie szlaku Pisa – Narew. W roku 2005 podpisano porozumienie 6 samorządów – Pizy, Kolna, Turośli, Zbójnej, Nowogrodu i Ostrołęki, które miało na celu skoordynowanie pracy w zakresie zagospodarowania terenów wzdłuż obu rzek. W 2006 roku wraz z Polską Agencją Rozwoju Turystyki opracowano strategię rozwoju produktu turystycznego, zaś 24 września 2010 r. oficjalnie zarejestrowano Związek Gmin „Pisa – Narew”, utworzony przez Gminy: Pisz, Zbójna, Nowogród i Miasto Ostrołęka. Celem projektu jest wspomaganie rozwoju turystyki i promocja wspomnianego szlaku wodnego. W ramach działalności Związek opracował ujednoczenie znaków informacyjnych na szlaku. Aktualnie coraz więcej gmin wprowadza je do swojego programu turystycznego, łatwo więc zidentyfikować miejsca związane z projektem „Pisa – Narew”. Sukcesem projektu było opracowanie koncepcji programowo-przestrzennej dla miejsc postojowych planowanych do zagospodarowania oraz planów zagospodarowania przestrzennego dla terenów na szlaku Pisa – Narew. W ramach projektu zorganizowano w Ostrołęce cykliczny Festiwal „Pisa – Narew” promujący szlak, uruchomiono stronę internetową projektu. Związek został zarejestrowany, posiada stałe biuro i pracowników. Zostały opracowane i złożone założenia do *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko*. W lipcu 2012 r. zorganizowana została konferencja członków Związku Gmin „Pisa – Narew”, na której omówiono problemy dotyczące tego szlaku wodnego. W konferencji udział wzięli

członkowie Związku, przedstawiciele Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie, przedstawiciele Wojewody Podlaskiego, Wojewody Mazowieckiego, Wojewody Mazurskiego oraz sygnatariusze Porozumienia Zielone Płuca Polski. Podpisano na niej porozumienie o współpracy na rzecz wspólnej realizacji projektu „Budowa i modernizacja infrastruktury na szlaku wodnym Pisa – Narew. W grudniu 2012 roku przeprowadzone zostały konsultacje w sprawie pozyskania środków z Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna, w styczniu 2013 r. konsultacje dotyczące pozyskania środków w ramach Programu Europa dla Obywateli, odbyło się również kilka konsultacji dotyczących wpisania projektu do indykatywnego wykazu indywidualnych projektów kluczowych RPO Warmia i Mazury, Województwa Mazowieckiego i Województwa Podlaskiego na lata 2014 – 2020. Kolejne konsultacje w ramach pozyskiwania środków odbyły się w lipcu 2013 r., a potem w kolejnych miesiącach. Jednocześnie przeprowadzono prace nad wydaniem mapy szlaku wodnego Pisa-Narew, która będzie dostępna we wszystkich informacjach turystycznych na szlaku. Opisując projekt, wskazano na przeszkody z jakimi stykają się jego pomysłodawcy, takie jak chociażby mała liczba programów umożliwiających ubieganie się o dofinansowanie, skomplikowane procedury i wiele dyrektyw, które należy wypełnić.

Przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju Regionalnego, odnosząc się do przedstawionych prezentacji stwierdził, iż planowane inwestycje nie mieszczą się w zakresie transportu i nie mogą być finansowane z priorytetu *Transport Przyjazny Środowisku*, gdyż nie ma w nich mowy o drogach wodnych służących transportowi. Przy realizacji takich projektów trzeba raczej skupiać się na programach regionalnych.

Minister Stanisław Gawłowski zwrócił uwagę, że w przypadku obu projektów ważna będzie nie tylko decyzja środowiskowa, ale również zgodność z ramową dyrektywą wodną, jak też ewentualne derogacje i cały proces umieszczenia w planach gospodarowania wodami.

Trzecim tematem poruszonym w trakcie posiedzenia było przekazane Zespołowi Stanowisko w sprawie aktualnej sytuacji w krajowej gospodarce wodnej, a w szczególności w regionie Pomorza i Dolnej Wisły, przyjęte na spotkaniu integracyjnym „Teraz Wisła” w Tczewie 15 marca 2014 r. W stanowisku tym wskazuje się na brak zainteresowania Wisłą w świetle zmieniających się uwarunkowań geopolitycznych i rozwojem nowych środków transportu. Mowa jest również o braku wieloletniej strategii gospodarki wodnej i o tym, że proponowana reforma gospodarki wodnej nie gwarantuje nowej jakości, a liczne

organizacje rządowe i pozarządowe stoją jedynie na straży problemów ekologicznych. Brak jest politycznej woli, by rozwijać gospodarkę wodną, konieczne jest utworzenie centralnego organu, odpowiadającego za całość gospodarki wodnej, oraz radykalna zmiana podejścia do wszystkich nowych projektów (należy jednakowo uwzględniać aspekty społeczne, gospodarcze i ekonomiczne). Problemy Wisły, wymagające wieloletniego działania muszą znaleźć odpowiednie miejsce w Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego i w Regionalnych Programach Strategicznych Województwa Pomorskiego. Konieczne jest opracowanie kompleksowego programu inwestycyjnego, uwzględniającego nadrobienie zaległości, a także stałą weryfikację programów inwestycyjnych. Przyjęcie programu rewitalizacji Kaskady Dolnej Wisły musi być uznane za priorytetowe zamierzenie inwestycyjne dla Pomorza i Polski, zaś przywrócenie Wiśle rangi drogi śródlądowej ma żywotne znaczenie dla aktywizacji gospodarczej miast położonych nad nią. Jest to stanowisko, które od dawna dzielą środowiska żeglugi śródlądowej.

Przemysław Dac z Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, odnosząc się do zaprezentowanego stanowiska podkreślił, iż zainteresowanie wykorzystaniem gospodarczym Wisły stało się tematem powszechnej dyskusji stosunkowo niedawno, wcześniej uwagę skupiano głównie na Odrze, będącej najważniejszym wodnym szlakiem transportowym w Polsce. Przypomniał, że w roku 2011 podczas Forum Gospodarczego podpisany został list intencyjny marszałków województw: mazowieckiego, kujawsko-pomorskiego i pomorskiego, a później i warmińsko-mazurskiego. Można więc przyjąć, że regiony są zainteresowane gospodarczym wykorzystaniem Wisły. W przeszłości Wisła była najbardziej wykorzystywaną rzeką w Europie, dziś jest bardzo zaniedbana, budowle regulacyjne znajdujące się na tej drodze wodnej są poważnie zniszczone (w ok. 80%), co powoduje, że jest ona bardzo trudna do uprawiania żeglugi. W chwili obecnej prowadzi ją jedynie dwóch armatorów, i tylko w określonych warunkach. Do gospodarczego, w tym żeglugowego wykorzystania Wisła nadaje się tylko w swoim dolnym odcinku, choćby z powodu połączenia z portami morskimi i możliwością transportu rozładowywanych w nich kontenerów. Warto wspomnieć, że śródlądowe drogi wodne i ich gospodarcze wykorzystanie to nie tylko żegluga śródlądowa. Jest to problem wieloaspektowy i trzeba również myśleć o wykorzystaniu ich m.in. energetycznie, jako zabezpieczenia wody, retencji itd. Jest to również myślenie związane z zabezpieczeniem przeciwpowodziowym. Trzeba więc najpierw skupić się na uruchomieniu tego odcinka w podstawowym zakresie, czyli przywrócić parametry zapisane w rozporządzeniu Rady Ministrów w sprawie klasyfikacji śródlądowych drogowych dróg wodnych lub podnieść je do III klasy. Aby

sprawdzić, czy jest to możliwe, potrzebne jest wykonanie tzw. modelu hydraulicznego. Jest on obecnie sporządzany przez Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku. Określi on zakres prac, ich koszty oraz spodziewany efekt. Uzyskanie III klasy wodnej na tym odcinku pozwoli uruchomić żeglugę śródlądową i prowadzić skuteczną akcję rozwożenia towarów do innych węzłów multimodalnych. Kujawsko-Pomorski Urząd Marszałkowski planuje budowę takiego węzła w Solcu Kujawskim. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku zgłosił również projekty do dokumentu implementacyjnego, jako załącznika do *Strategii Rozwoju Transportu*. Znajdują się tam projekty, które jeżeli zostaną wykonane, pozwolą przywrócić parametry eksploatacyjne Wisły, a być może i dostosować ten odcinek do III klasy. Przedstawiciel Ministerstwa przyznał, że faktycznie nie ma dziś strategicznego podejścia do zagospodarowania Wisły, co jest efektem braku wcześniejszych dyskusji i wykazania przez marszałków regionów potrzeby wykorzystania tej drogi wodnej. W strategii rozwoju transportu jest zapis mówiący o konieczności przygotowania programu wieloletniego przywrócenia parametrów eksploatacyjnych, składającego się z trzech części. Ma on również dotyczyć Wisły, szczególnie w dolnym odcinku (z punktu widzenia transportowego jest to odcinek od Gdańska do Bydgoszczy, ew. Solca Kujawskiego). Potrzeba więc wspólnego działania ze strony Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej, Regionalnych Zarządów Gospodarki Wodnej i marszałków województw, by go przygotować.

Na koniec przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju wspomniał, iż resort infrastruktury planuje przygotować analizę ekonomiczno-społeczną, dotyczącą opłacalności modernizacji dróg wodnych, jako spełniających funkcje transportowe, opierając się także na ich wielofunkcyjności, z uwzględnieniem wszystkich aspektów środowiskowych, wymogów ramowej dyrektywy wodnej i planowania. Ekspertyza ta powinna wskazać odcinki i drogi wodne, które warto rewitalizować i modernizować.

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