

Warszawa, 29 czerwca 2018 r.

## **Protokół piątego posiedzenia Parlamentarnego Zespołu Rozwoju Dróg Wodnych**

25 czerwca 2018 r. odbyło się w gmachu Parlamentu RP piąte posiedzenie Parlamentarnego Zespołu Rozwoju Dróg Wodnych. Celem spotkania było, między innymi, omówienie stanu prac nad strategią rozwoju dróg śródlądowych. Pani Monika Niemiec - Butryn, dyrektor Departamentu Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, poinformowała zebranych o wpływającym z prawa wodnego obowiązku przygotowania programu rozwoju śródlądowych dróg wodnych. W przypadku Odrzańskiej Drogi Wodnej Ministerstwo współpracuje z Portem Szczecin - Świnoujście, który wykonał już model cyfrowy rzeki Odry i przedstawi wkrótce przeliczenia dokładnych wskaźników wysokiej wody żeglownej. Mają one być przekazane Ministerstwu do końca miesiąca, tak aby potem, w sposób odpowiedzialny, zostały udostępnione inwestorom. W czerwcu br. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk rozstrzygnął natomiast dla Wisły przetarg na wykonanie studium wykonalności dla kompleksowego zagospodarowania międzynarodowych dróg wodnych E40 dla Wisły od Gdańska do Warszawy, od Warszawy do granicy Polska - Białoruś i fragmentu E70 od Wisły do Zalewu Wiślanego Elbląg. Ostateczny program rozwoju dróg śródlądowych ma być gotowy pod koniec 2019 roku. Jeszcze w tym roku Ministerstwo podejmie działania w celu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

Również w marcu tego roku, MG MiŻS zawarło umowę z firmą WYG International na dokonanie analizy sektora transportu wodnego śródlądowego w zakresie modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Drogi Wodnej rzeki Wisły, także w kontekście konkurencyjności i komplementarności z pozostałymi gałęziami transportu oraz sektorami gospodarki. Opracowanie uzupełni informacje o transporcie śródlądowym, a jego celem szczegółowym jest zbadanie popytu, ale też konkurencyjności rynkowej poszczególnych odcinków dróg wodnych. Pozwoli również określić, jakie są: potencjał rozwojowy rynku przewoźników oraz zainteresowanie samorządów i przedsiębiorstw, potencjalnie korzystających z transportu wodnego. Chodzi w tym przypadku o skompletowanie listy interesariuszy owego projektu. Wyniki analizy posłużą w przygotowaniu programów modernizacji śródlądowych dróg wodnych oraz przy analizie kosztów i korzyści. Jak zaznaczyła przedstawicielka firmy WYG International, pani Joanna Sarbiewska, Polska ma dobrą lokalizację dróg wodnych, przeładunki w portach znacząco się rozwijają, a na sieciach drogowej i kolejowej obserwuje się kongestię, która będzie narastać.

Pani Sarbiewska podkreśliła wieloaspektowość korzyści wpływających z zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych, podzielonych ogólnie na: ekonomiczne, społeczne i środowiskowe. Wymieniła także istotne czynniki, wpływające na rozwój transportu wodnego śródlądowego, takie jak: stosunkowo najtańszy koszt przewozu dóbr w różnych postaciach, niska emisyjność, duże: przestrzeń ładunkowa i niezawodność przewozów oraz niska energochłonność transportu w przeliczeniu na tonaż przewiezionych towarów, wszystko z różnicą 20% a nawet 50% kosztów in plus w porównaniu z innymi gałęziami transportu.

Pani Sarbiewska zauważyła, że w Polsce mniej niż 1% na 2 miliardy ton wszystkich ładunków podlega transportowi wodnemu. Dominują ładunki masowe, a możliwości są ogromne, jak za granicą, gdzie wozi się np. meble czy odpady.

Podsumowując, pani dyrektor poinformowała, iż pierwszym krokiem w przeprowadzeniu ww. opracowania będzie analiza stanu aktualnego, a następnie potencjału, tzn. określenie, jakie towary mogą być przewożone przy 3. i 4. klasie żeglowności oraz jacy interesariusze mogą się tu pojawić.

W kolejnym punkcie posiedzenia pani Żaneta Marciniak, koordynator Biura do spraw dróg wodnych wraz z panem Stanisławem Wrońskim, pełnomocnikiem Marszałka Województwa Kujawsko - Pomorskiego do spraw dróg wodnych, przedstawili wniosek o wykonanie Studium Przebiegu Międzynarodowej Drogi Wodnej (MDW) E70 na odcinku Odra - Wisła. Jako cel opracowania wyznaczyli ocenę możliwości osiągnięcia parametrów min. IV klasy MDW E70 na odcinku Odra - Wisła, na obszarze województw: lubuskiego, wielkopolskiego i kujawsko - pomorskiego. Zaprezentowana została również szczegółowo problematyka i tryb opracowania studium oraz przedstawiona jego część analityczna i koncepcyjna. Wariantowa analiza przebiegu MDW E70 polegałaby na wyznaczeniu wariantów przebiegu MDW E70 na odcinku Odra - Wisła w min. IV klasie, przeprowadzeniu diagnozy, wielokryterialnej analizy, parametryzacji i wartościowania wariantów, włącznie z szacunkiem kosztów ich realizacji i, ostatecznie, na wskazaniu wariantu rekomendowanego do dalszych prac studialnych. Część koncepcyjna studium będzie polegać na opracowaniu rekomendowanego wariantu MDW E70 na odcinku Odra - Wisła.

Wnioskodawcy, pilną potrzebę sporządzenia ww. studium motywują koniecznością ujęcia rozwoju E70 na wymienionym odcinku w strategicznych dokumentach wspomnianych województw, mając na uwadze skutki przestrzenne, środowiskowe, infrastrukturalne i prawne.

Kolejny mówca, Andrzej Kulon z Departamentu Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej, podjął temat opłat, dotyczących turystyki wodnej i perspektywy ich korekt. Przedstawiciel Ministerstwa, biorąc pod uwagę wzburzenie środowiska żeglarskiego, wynikające

ze stawek opłaty za oddanie w użytkowanie gruntów pokrytych wodami, wytłumaczył, że została ona wprowadzona aktem wykonawczym do nowej ustawy *Prawo Wodne*. Upřednio obowiązywały stawki maksymalne, nieprzekraczalne, funkcjonowało upoważnienie do wydania aktu wykonawczego z określoną granicą regulacji dla Rady Ministrów, która dany akt wydawała i w jej gestii leżało określanie stawek jednostkowych. Jeśli chodzi o stawki opłat za usługi wodne, to nadal tak jest. Natomiast rozporządzenie w sprawie stawek opłaty za oddanie w użytkowanie gruntów pokrytych wodami, nazywanej potocznie „podatkiem dennym”, jest efektem zmniejszenia katalogu zwolnień. Doprowadziło to do wprowadzenia opłaty za użytkowanie gruntów pokrytych wodami na potrzeby rekreacji czy też amatorskiego łowu ryb i pływania po wodach. Stawka ta wynosi obecnie 0,89 zł za m<sup>2</sup>. Według pana Kulona, istotny problem stanowi 5- złotowa stawka, która dotyczy przypadków związanych z uprawianiem na wodach śródlądowych rekreacji, turystyki, sportów wodnych oraz amatorskiego połowu ryb wtedy, gdy jest powiązana z prowadzeniem usług gastronomicznych i hotelarskich. Są to stawki przyjęte przez Radę Ministrów a zaproponowane przez Ministerstwo Środowiska. MG MiŻŚ ma w planach przeprowadzenie szerokich konsultacji w sprawie ewentualnej zmiany tego rozporządzenia.

Pan Dominik Lewandowski, pracujący nad systemem nawigacyjnym NaviSail, przedstawił założenia działania tegoż systemu, również w ramach popularyzowania wód śródlądowych w Polsce, jako przełomowej polskiej aplikacji dla wodniaków. Spełnia on dwa istotne kryteria: jest w telefonie komórkowym oraz działa off-line, czyli nie wymaga zasięgu sieci telefonii komórkowej, co gwarantuje jego niezawodność. System NaviSail zbudowany jest na telefony komórkowe i tablety, zawierając w sobie szczegółowe mapy wód ponad 20 tys. km szlaków wodnych oraz bazę ponad 40 tys. miejsc, obiektów i propozycji rejsów, jak również prognozę pogody dla wodniaków. Owa baza danych działa płynnie wykorzystując tylko zasoby telefonu. Pan Lewandowski podkreślił, że przy opracowywaniu map wód śródlądowych okazało się, iż „mamy wspaniały organizm w Polsce” w postaci 20 tys. km szlaków wodnych, którymi możemy płynąć. Co ważne, aplikacja działa za darmo dla użytkowników końcowych, z intencją propagowania wodniactwa i przyświecającym hasłem, by „stańć twarzą do rzeki”.

W punkcie programu posiedzenia, dotyczącym projektu stanowiska nt. funduszu rozwoju dróg wodnych i żeglugi, ekspert przy Zespole, pan Mirosław Czerny przedstawił poprawki i uzupełnienia, sugerowane przez Parlamentarny Zespół Rozwoju Dróg Wodnych do nowo planowanego „Funduszu Rozwoju Dróg Wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym”. Zespół uważa, iż obok promocji dróg wodnych i żeglugi śródlądowej, trzeba też zadbać o finansowanie prac naukowo - badawczych nad poszczególnymi odcinkami oraz

nad innowacyjnymi technologiami. Należy uwzględnić działania, prowadzące do rozwoju retencji naturalnej i sztucznej, przy czym fundusz nie powinien być ograniczony do śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym. Należy jednocześnie dążyć do rozwoju nowoczesnej floty, obok inwestycji w infrastrukturę dróg wodnych i modernizację oraz rozbudowę profesjonalnej floty towarowej. Wszystko to z wykorzystaniem technologii energooszczędnych i proekologicznych. Wymienione wyżej sugestie wiążą się ze zwiększeniem zakresu działania Funduszu, a co za tym idzie, zapewnieniem mu adekwatnego do zadań finansowania.

Podsumowując spotkanie, przewodniczący Parlamentarnego Zespołu Rozwoju Dróg Wodnych, senator Jerzy Wcisła poinformował zebranych ekspertów i gości, iż członkowie Zespołu zamierzają jesienią wystąpić z wnioskiem o przyjęcie uchwały w sprawie uznania roku 2019 *Rokiem Ligi Morskiej i Rzecznej*.

BSS, AD