

Warszawa, 11 kwietnia 2019 r.

**Protokół ósmego posiedzenia
Parlamentarnego Zespołu Rozwoju Dróg Wodnych**

Dnia 11 kwietnia 2019 r. odbyło się w Senacie posiedzenie Parlamentarnego Zespołu Rozwoju Dróg Wodnych, poświęcone rewitalizacji Międzynarodowej Drogi Wodnej E-70.

Na mocy porozumienia między samorządami województw: kujawsko-pomorskiego, lubuskiego, pomorskiego, warmińsko-mazurskiego, pomorskiego i zachodniopomorskiego w sprawie współtworzenia międzyregionalnej polityki skoordynowanego wykorzystania potencjału MDW E-70 dla rozwoju gospodarczego województw sygnatariuszy deklaracji współpracy, rozwoju żeglugi śródlądowej, usuwania barier nawigacyjnych, rozwoju węzłów wodnych, aktywizacji turystyki wodnej, ochrony przeciwpowodziowej utworzony został Międzywojewódzki Zespół Roboczy ds. MDW E70 na odcinku polskim, którego koordynatorem jest województwo pomorskie.

W Zespole przygotowana została strategia rewitalizacji polskiego odcinka MDW E-70, która objęła odcinki Odry, Warty, Noteci, Kanału Bydgoskiego, Brdy, Wisły, Nogatu, Szkarpawy oraz Zalewu Wiślanego. Przeprowadzono analizę popytu na przewozy ładunków i pasażerów, analizę społeczno – ekonomiczną oraz badania nawigacyjno-żeglugowe (połączenie Odra – Wisła). W studium nowego przebiegu MDW E-70 uwzględnione zostaną wyniki opracowań i analiz uwarunkowań dotyczących obecnego przebiegu połączenia Odra-Wisła oraz analiza wytypowania obszaru nowego przebiegu.

W 2017 roku przeprowadzony został pilotażowy promocyjno-badawczy rejs kontenerowy, ukazujący możliwości przebycia odcinka wodnego o długości prawie 440 km. Na inwestycje dla turystyki wodnej samorządy lokalne wzdłuż polskiego odcinka MDW E-70 w latach 2010 - 2018 wydały 400 mln zł.

Stanisław Wroński – pełnomocnik marszałka województwa kujawsko-pomorskiego poinformował o działaniach związanych z realizacją opracowanego w 2010 r. studium

rewitalizacji Międzynarodowej Drogi Wodnej E-70, w którym z uwagi na uwarunkowania przestrzenne, hydrologiczne, hydrotechniczne, kulturowe i przyrodnicze w jej istniejącym przebiegu na odcinku Odra – Wisła wskazano możliwość i zasadność utrzymania jej w II klasie wodnej. Przekazał też, że obecnie przygotowywane jest opracowanie rozwiązań dla MDW E-70 i studium jej rozwoju na odcinku Odra-Wisła w klasie co najmniej IV.

Sławomir Napierała, Burmistrz Miasta i Gminy Nakło nad Notecią poinformował o przeprowadzonych i planowanych przez Związek Miast i Gmin Nadnoteckich inwestycjach. Przyznał też, że samorzady te nie patrzą w przyszłość z nadmiernym optymizmem. Konieczne jest bowiem doprowadzenie Noteci do II klasy żeglowności i utrzymania właściwych głębokości tranzytowych, zarówno dla turystyki wodnej jak i żeglugi towarowej. Dlatego przyjęte zostało stanowisko, dotyczące tak wrażliwych tematów jak drożność dróg wodnych czy utrzymanie infrastruktury znajdującej się przy nich. Bez tego wysiłek samorządów miast nadnoteckich może pójść na marne, a trzeba pamiętać, iż Noteć jest jedyną rzeką łączącą Odrę z Wisłą, a tym samym jest częścią szlaku wodnego ważnego dla całej Europy.

Tomasz Milewski, przedstawił problemy, z jakimi styka się jako pracodawca w działalności firmy zajmującej się turystyką wodną na Noteci i na Wielkiej Pętli Wielkopolski, częściowo przebiegających przez MDW E-70. Pierwszym z nich jest znacznie mniejsze niż za granicą zainteresowanie czarterem barek i innych łodzi. Drugim - fakt, iż mimo starań zarządców infrastruktury, szlak wodny przez znaczną część roku bywa niedostępny ze względu na zarastającą go roślinność - przy wejściach i wyjściach do portów oraz przy śluzach. Dlatego na potrzeby turystyki tak istotne jest zagwarantowanie szlakom II klasy oraz znalezienie pieniędzy na konserwację i utrzymanie tej infrastruktury, która już istnieje.

Wiceprezes OT LOGISTIC Andrzej Klimek poinformował, iż mimo, że reprezentowana przez niego firma jest największym armatorem śródlądowym w tej części Europy, to nie jest w stanie ani pływać po polskich rzekach, ani remontować jednostek w polskich stoczniach. Międzynarodowa Droga Wodna musi mieć głębokość tranzytową powyżej 2 metrów. Na odcinku polskim MDW E-70 może mieć na razie jedynie parametr regionalny, czyli II klasę ze śluzami 57 m i 1,60 m głębokości tranzytovej. Po takich drogach wodnych większe jednostki nie są w stanie pływać. A mniejsze barki motorowe o nośności 500 ton przestały być konkurencyjne na rynku. Ich liczba w Polsce nie jest duża, dlatego przy znaczeniu efektywnego przewozu, ciężko znaleźć dziś klientów, którzy chcieliby skorzystać z tego typu transportu. Niestety, nasze drogi wodne nie są konkurencyjne i dostępne dla zagranicznych armatorów, dysponujących dużymi jednostkami o nośności 1500 – 2000 ton.

Patrząc jednak na interes państwa, powinno się dążyć do uzeglowienia polskich dróg wodnych. Jest w nich bowiem potencjał, który należy wykorzystywać.

Grzegorz Szymoniuk, reprezentujący Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie - instytucję, powołaną zaledwie rok temu przypomniał, że gospodarka wodna przez wiele lat była zaniedbana i niedoinwestowana. Obecnie podejmowane są liczne kroki w celu poprawy tego stanu. Prowadzone są różne inwestycje, a priorytetem działań, oprócz żeglugi, jest zabezpieczenie mieszkańców przed powodzią i suszą. Zwiększone środki pozwalają na realizację takich zadań utrzymaniowych jak miejscowe pogłębianie, usuwanie lokalnych raf kamiennych, wycinka zakrzaczeń itp., prowadzonych zgodnie z przepisami środowiskowymi. Nadmienił, iż szczególną uwagę będzie się poświęcać jakości i prawidłowości wystawianego oznakowania żeglugowego.

Przedstawicielka Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, dyrektor Monika Niemiec-Butryn przyznała, że utrzymanie szlaków wodnych w dobrym stanie to zasługa samorządów. Jednak teraz, w perspektywie rewizji środków unijnych, sytuacja się zmienia. Konwencja AGN (Porozumienie w Sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Międzynarodowym Znaczeniu)¹ wyznaczyła nowe standardy, dlatego przygotowanie dobrego programu może być początkiem walki o środki na jego realizację. Dobry program powinien skupiać się na tych drogach wodnych, które są najbardziej ekonomicznie opłacalne, czyli na drodze wodnej E-30 i częściowo E-70. Obecnie jest opracowywane przez Zarząd Polskiego Portu Gdańsk studium wykonalności dla Wisły, a w przypadku Odry, gdzie prace są bardziej zaawansowane, uczestniczy w nich więcej podmiotów. Analiza ekonomiczna została już wykonana.

W trakcie dalszej dyskusji poruszono wiele istotnych tematów. Podkreślono, iż międzynarodowe drogi wodne to przede wszystkim transport, a ten w przypadku MDW E-70 nie jest jej mocną stroną. Trudne będzie uzyskanie dla niej IV klasy żeglowności. Dlatego działania trzeba rozpocząć od turystyki wodnej i zagwarantowania II klasy żeglowności oraz sprawnie działającej infrastruktury wodnej na tym jednym z piękniejszych szlaków wodnych w Polsce. Trzeba też zastanowić się nad dotychczasowymi barierami administracyjnymi, takimi jak np. system opłat za korzystanie ze szlaku. Dzisiejszy jest zbyt skomplikowany i zbiurokratyzowany. Uzyskanie II klasy żeglowności na polskim odcinku MDW E-70 pozwoliłoby rozwijać przemysł jachtowy i zwiększyłoby liczbę turystów zagranicznych. Nadmienić trzeba, iż polski przemysł jachtowy plasuje się na drugim miejscu na świecie, z

¹ Dz.U. z dnia 13 czerwca 2017 r, poz.1137

roczną produkcją około 22 tysięcy jachtów motorowych i działającymi na bardzo dobrym poziomie 170 stoczniami jachtowymi. Mamy więc potencjał, a mimo to po wodach śródlądowych w Polsce prawie nikt nie pływa. Kontrastem dla tej sytuacji może być przykład Pętli Żuławskiej, która rozwija się doskonale.

W wielu wypowiedziach podkreślano, iż przydałaby się dokładna analiza systemu dróg wodnych i wskazanie zakresu odpowiedzialności konkretnych instytucji.

Na drodze E-70 lub w jej bliskim sąsiedztwie powstało wiele inwestycji związanych z wodą, dlatego w świetle kolejnych perspektyw budżetowych będą prowadzone próby przekonania Komisji Europejskiej do zachowania priorytetu inwestycyjnego, a samorządy będą namawiane do startowania w konkursach oraz do realizacji projektów w ramach polityki terytorialnej. W przypadku środków przeznaczonych na remont infrastruktury wodnej w określonym czasie, zwłaszcza w przypadku śluz, które umożliwiają swobodne poruszanie się po drodze E-70, należy pamiętać o różnorodnych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. Niektóre śluzy są śluzami historycznymi, często objętymi nadzorem konserwatorskim. Dlatego potrzebna jest systematyczność. Z jednej strony, ze względów realizacyjnych łatwiej jest zajmować się inwestycjami punktowo, z drugiej strony samorządy wojewódzkie potrzebują działalności systemowej, zwłaszcza w kontekście turystyki i promocji dróg wodnych. Warto się też zastanowić nad terminami remontów śluz, tak by nie musiały się one odbywać w okresie największego ruchu turystycznego. Trzeba pamiętać, iż cała infrastruktura wybudowana wokół drogi wodnej to także miejsca pracy i zysk dla lokalnych samorządów. Dlatego podniesienie do II klasy żeglowności wszystkich odcinków drogi wodnej jest w dzisiejszych czasach absolutnie niezbędne.

Myśląc o możliwości dostosowania drogi wodnej II klasy do potrzeb transportu wodnego, wskazano potrzebę adaptacji zaplecza portu morskiego w Gdańsku do odbioru transportu drogą wodną oraz połączenie drogi Wisła – Odra i przystosowanie jej na potrzeby turystyki. To wymaga wieloletnich nakładów finansowych. Konieczne jest zapewnienie odpowiednich warunków nawigacyjnych, takich jak głębokość torów wodnych, dostęp do nabrzeży itp.

Trzeba zdawać sobie również sprawę ze znaczenia Dolnej Wisły – bez jej zagospodarowania i użeglowienia nie może być mowy o połączeniu Wisła – Odra i Wisła – Brześć.

Ciężko w tej chwili, bez odpowiednich nakładów finansowych i inwestycji traktować E-70 jako drogę wodną transportową i to, czym należałoby się zająć w pierwszej kolejności, to przystosowanie jej parametrów do II klasy, na potrzeby rozwoju turystyki. W tym właśnie upatruje się szansy dla samorządów zlokalizowanych wzdłuż tej drogi wodnej.

Podsumowując posiedzenie uznano, że w zakresie rewitalizacji MDW E-70 niezbędne są do podjęcia działania w krótkiej perspektywie czasowej, a także działania długofalowe. Jak najszybciej trzeba odtworzyć II klasę żeglowności. Trzeba zadbać o utrzymanie drogi oraz o infrastrukturę wybudowaną przez samorządy lokalne. Przy planowaniu inwestycji niezbędne jest uwzględnienie zapewnienia jej drożności. Samorządy zainwestowały spore środki, oczekują więc dziś od ministerstw, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz samorządów wojewódzkich właściwej dbałości o drogi wodne oraz o stworzenie jak najszybciej perspektywy ich rozwoju. Jednocześnie trzeba planować wieloletnie inwestycje związane z uzyskaniem IV klasy żeglowności. Bardzo ważne jest wspieranie tych działań przez europejskie projekty, np. typu EMMA, szukanie możliwości pozyskania środków i sfinansowania prac analitycznych. Konieczna jest pogłębiona dyskusja ze środowiskami ekologów. Niezbędne jest planowanie inwestycji związanych z tworzeniem łańcuchów logistycznych i połączeniem dróg E-30, E-40 i E-70 w jeden spójny system transportowo-turystyczny. Potrzebny jest też rozwój kierunkowego szkolnictwa, kształcącego nowe kadry. Wreszcie trzeba pomyśleć o integracji istniejących produktów turystycznych, takich jak np. Wielka Pętla Żuławska, Noteć czy Wielka Pętla Wielkopolska, ich powiązaniu i wspólnej promocji.

(BSS - D.W.)