

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

**Komisja
Gospodarki
Morskiej
i Żeglugi
Śródlądowej**

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW ŻEGLUGI
ŚRÓDLĄDOWEJ
(NR 4)
z dnia 12 kwietnia 2024 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

– podkomisji stałej do spraw żeglugi śródlądowej (nr 4)

12 kwietnia 2024 r.

Podkomisja stała do spraw żeglugi śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Piotra Głowskiego (KO)**, przewodniczącego podkomisji, rozpatrzyła:

– **informację na temat planowanych w Polsce dróg wodnych (diagnoza, stan obecny, potencjał, bariery i ograniczenia, istniejące i przygotowywane projekty rządowe i społeczne).**

W posiedzeniu udział wzięli: **Monika Niemiec-Butryn** zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikiem, **Marta Zimny** naczelnik wydziału w Departamencie Ochrony Przyrody Ministerstwa Klimatu i Środowiska wraz ze współpracownikiem, **Maciej Brzoso** p.o. wicedyrektor w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Piotr Otawski** generalny dyrektor ochrony środowiska, **Paulina Budner** dyrektor Departamentu Ochrony przed Powodzią i Suszą Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, **Jan Pyś** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, **Andrzej Kopciuch** dyrektor Delegatury w Warszawie Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy, **Bogdan Wziątek** przewodniczący Rady Naukowej Zarządu Głównego Polskiego Związku Wędkarskiego, **Czesław Szarek** prezes zarządu Stowarzyszenia na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Ostrowska** i **Ewa Soroka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dzień dobry państwu, otwieram posiedzenie podkomisji stałej.

Witam państwa posłów. W imieniu pana ministra Arkadiusza Marchewki jest dzisiaj pani Monika Niemiec-Butryn. Serdecznie witam. Jest z nami nowy generalny dyrektor ochrony środowiska, pan Piotr Otawski, serdecznie witamy. Witam wszystkich państwa, którzy dzisiaj pojawiliście się na tym naszym spotkaniu.

Poprzednio rozmawialiśmy o tym, jaki jest obecnie stan związany z żeglugą śródlądową. Dzisiaj mamy wysłuchanie informacji na temat planowanych działań na drogach wodnych – jaka jest diagnoza; jaki jest stan obecny, potencjał; jakie bariery, ograniczenia widzą poszczególne podmioty; jakie są istniejące i przygotowane projekty rządowe i społeczne.

Stwierdzam kworum.

Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że podkomisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny. Państwo posłowie? Nie słyszę sprzeciwu, więc rozpoczynamy.

Ze strony ministerstwa pani dyrektor, tak? Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury Monika Niemiec-Butryn:

Dziękuję serdecznie.

Panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, wszyscy zgromadzeni, bardzo dziękujemy, że jest takie zainteresowanie tematem śródlądowych dróg wodnych. Ostatnio dość szczegółowo przedstawiałam stan, diagnozę, więc też nie chciałabym pewnych rzeczy powtarzać. Pan przewodniczący prosił, żeby teraz skupić się programach – na tym,

co jest planowane na przyszłość. Dzisiaj mamy krótką prezentację na pięć slajdów. Chciałam pokazać najważniejsze dokumenty strategiczne, które mamy przygotowane.

Pierwszym dokumentem, o którym też wtedy wspominałam, jest Krajowy Program Żeglugowy. On ma perspektywę do 2030 r., gdyż obecnie wszystkie dokumenty mają taką perspektywę. Podstawowym celem tego dokumentu jest zwiększenie roli żeglugi śródlądowej w wymiarze i krajowym, i lokalnym, bo – jak sobie ostatnio powiedzieliśmy – rola tej żeglugi w Polsce jest cały czas dosyć marginalna.

Krajowy Program Żeglugowy przede wszystkim skupia się na jedenastu działaniach inwestycyjnych, które mają poprawić dostęp do portów morskich. I, co jest niezwykle istotne, zaplanowane działania będą realizowane na istniejącej infrastrukturze. To nie będą nowe działania. To będzie głównie poprawianie, usuwanie wąskich gardeł – tego, co już mamy i tego, co przez lata uległo degradacji. Działania będą dotyczyły wyłącznie odcinków Odry i Wisły użytkowanych transportowo, czyli tam, gdzie wiemy, że już teraz jest popyt bądź jest przewidywany.

Oczywiście oprócz działań inwestycyjnych niezwykle istotna jest też w obecnym momencie modernizacja floty, bo wiemy, że nasza flota – ta, która w szczególności pływa po tych nielicznych śródlądowych drogach wodnych w Polsce – jest stara. Musimy dostosować się do zmian klimatu, więc muszą być wymienione silniki i w ogóle... To musi być flota, która też jest odpowiednia do XXI w.

Będziemy kontynuować działania dotyczące cyfryzacji obsługi administracyjnej. Jak państwo wiecie, mamy już River Information Services. Te usługi obejmują już prawie 250 km Odry. W ramach najbliższej perspektywy planujemy, aby te działania zostały przedłużone w miarę możliwości do Gliwic, jeżeli nam się to uda.

Dla przypomnienia, Krajowy Program Żeglugowy był przyjęty 3 października 2023 r. Szczerze mówiąc, byliśmy z tym programem gotowi rok wcześniej, ale przez sytuację na Odrze, w której też i strona niemiecka wystąpiła o transgraniczną możliwość włączenia się... Zresztą generalny dyrektor ochrony środowiska wtedy też z nami uczestniczył w tych rozmowach. To były rozmowy... Myślę, że były dosyć szczegółowe, wyczerpujące. Spędziliśmy 8 godzin ze stroną niemiecką i bardzo szczegółowo omawialiśmy ten dokument. Oczywiście na koniec były różne rozbieżności. Protokół został stworzony. Te działania nam zajęły... Chodzi też o kwestie administracyjne, żeby każda strona miała odpowiedni czas i konsultacje, i mogła się wypowiedzieć... To trwało rok i dlatego ten dokument został przyjęty właściwie dopiero po roku działań transgranicznych.

Teraz skupiając się na inwestycjach... To, co wspominałam wcześniej... Będą głównie inwestycje dostępowe do portów morskich, czyli w KPŻ jest jeszcze przewidziany drugi etap Odry granicznej, czyli drugi etap tych działań, które wynikają z umowy polsko-niemieckiej z 2015 r. Cały czas niezwykle istotne są wąskie gardła na Odrze skanalizowanej. Tam mamy dwie śluzy w bardzo złym stanie i jaz iglicowo-koźłowy, który tak naprawdę grozi nam katastrofą budowlaną.

Są też ewentualnie przewidziane – jeżeli byłyby na to środki, bo to jest na liście uzupełniającej – modernizacje, odnowienie licznych ostróg na Wiśle. Całość tych działań inwestycyjnych, która mogłaby być zrealizowana... To jest wartość 2 mld zł.

Ale ponieważ, tak jak mówiłam, czas nam trochę upłynął przy tych transgranicznych działaniach, teraz wiele się zmieniło. Są nowe wyzwania unijne i nowe wyzwania tutaj... W związku z tym wysłaliśmy ostatnio... Do 6 maja jest jeszcze czas na prekonsultacje KPŻ. Jeżeli państwo mają uwagi do tego dokumentu – czy natury ogólnej, czy takie, żeby go poprawić – to jest jeszcze czas do 6 maja na to, abyśmy być może mogli pewne rzeczy wprowadzić do tego dokumentu.

Z takich rzeczy sektorowych to przewidziana jest rewizja klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych. To też się odbywa, bo na niektórych odcinkach... Na przykład rzeka Pasłęka będzie dołączona, rzeka Tuga... Były wnioski, żeby ograniczyć jej długość. Na Odrze też są konieczne pewne zmiany wynikające właśnie z tego, że już modernizacja pewnych odcinków nastąpiła, więc ten element wykonujemy.

Następnym działaniem jest przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla programu wieloletniego „Kompleksowe zagospodarowanie Odry śródkowej”. To działanie będzie powoli kończone. To wykonuje dla nas zewnętrzny wyko-

nawca. Jesteśmy właśnie na etapie przyjmowania prognozy, tak że też niedługo będą konsultacje, i też będziemy państwa zachęcać do dyskusji na ten temat.

Jeśli chodzi o flotę, to mamy Fundusz Żeglugi Śródlądowej. On opiera się, czy właściwie... Jego bazą jest ustawa pierwotnie z 2002 r., później ona była poprawiana w 2019 r., ale dalej widzimy, że są nowe wyzwania. Przede wszystkim tam mamy ograniczenie do pomocy de minimis. W związku z tym musimy tu odblokować, żeby armatorzy mogli w większym zakresie korzystać z tych środków.

Już wspominałam o RIS, że będziemy zwiększać dostępność. Jesteśmy w takim dużym projekcie unijnym – RIS COMEX – z większością państw unijnych, tak że skorzystamy z pieniędzy z CEF, żeby pewne działania cyfryzacyjne polepszyć.

Działania sektorowe, które są realizowane przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie... Myślę, że Wody Polskie zakończyły już tworzenie Wirtualnego Informatora Rzecznej i dzięki temu będzie możliwe wprowadzenie cyfrowych poborów należności za korzystanie z dróg wodnych.

Teraz dwa programy wieloletnie, z których jeden już jest przyjęty... To był program wieloletni „Zagospodarowanie dolnej Wisły”, do którego też wiemy, że było wiele uwag. Ten program nie miał strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, w związku z tym teraz trwają analizy, jeśli chodzi o konieczność jej przeprowadzenia. On obejmuje tylko jedną inwestycję, w związku z tym wydawało się, że w takim układzie nie jest potrzebna strategiczna ocena oddziaływania na środowisko. Program został przyjęty, ale trzeba pewnie wykonać krok do tyłu.

Jeśli chodzi o program wieloletni „Kompleksowe zagospodarowanie Odry środkowej”, to wspominałam państwu, że jesteśmy na etapie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko i też będziemy za chwilę konsultować to, co wykonawca przedstawi w prognozie, więc też jest to czas na to, aby wszyscy państwo się wypowiedzieli.

Tutaj mamy jeszcze jeden odcinek międzynarodowej drogi wodnej E70. To jest taki dość dobrze zagospodarowany odcinek z dawien dawna, niemniej jednak też dosyć mocno zaniedbany przez to, że to są stare śluzy, które wymagają remontów, które wymagają tak naprawdę opieki konserwatora zabytków. Po długich, wcześniejszych dyskusjach na pewno ta droga wodna... Wydaje się, że najwłaściwsze jej wykorzystanie to będzie turystyka i rekreacja, czyli pozostawienie w II klasie, ale musimy znaleźć środki na odbudowanie tej infrastruktury. To, jak wspominałam, będzie stricte modernizowanie, remontowanie tego, co jest. To nie będzie nic nowego.

Ostatnio spotykaliśmy się z przedstawicielami pięciu marszałków, którzy są mocno zainteresowani tą drogą wodną i mają też swoje porozumienia, współpracują. Najprawdopodobniej minister będzie podpisywać list intencyjny. Spotkaliśmy się z PGW Wody Polskie w celu przedyskutowania, jak możemy stworzyć taki program wieloletni, żeby tam były środki na modernizację i na utrzymanie, tak że jesteśmy na takim etapie koncepcyjnym. Bardzo liczylibyśmy na wsparcie państwa posłów, żeby faktycznie można było taki dokument stworzyć i żeby te środki były zagwarantowane, bo w ramach środków utrzymaniowych PGW Wody Polskie nie jesteśmy w stanie wyasygnować tak dużych pieniędzy.

Tak że to pokrótce jest to, co jest planowane. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Czy Mazury jakkolwiek... Bo tego trochę zabrakło tutaj. Możecie państwo chociaż o tym opowiedzieć, jak nie macie slajdów.

Zastępca dyrektora departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Myślę, że odpowie PGW Wody Polskie, bo oni szykują się już na sezon, pokończyli inwestycje, i z przyjemnością opowiedzą, ile fajnych rzeczy tam stworzyli. Tak, pani dyrektor?

Dyrektor Departamentu Ochrony przed Powodzią i Suszą Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Paulina Budner:

Tak. Przede wszystkim tą największą i najfajniejszą inwestycją, jeżeli chodzi o Wielkie Jeziora Mazurskie, jest Śluza Guzianka II, która jest pierwszą tak dużą inwestycją właściwie od lat poniemieckich.

W międzyczasie wyremontowaliśmy i przywróciliśmy do używalności Śluzę Guziankę I. Po oddaniu Śluzy Guzianki II wyremontowaliśmy mnóstwo kanałów m.in. Kanał Węgorzewski, Kanał Giżycki, Kanał Piękna Góra, Kanał Szymoński. Tak że większość z tych kanałów, które były w słabym stanie technicznym, została doprowadzona do stanu używalności.

Kanały jako takie – i w ogóle cały system Wielkich Jezior Mazurskich – cieszy się ogromnym zainteresowaniem, jeżeli chodzi o turystykę, rekreację, tak że tutaj współpracujemy cały czas ze Stowarzyszeniem Wielkich Jezior Mazurskich. Oni mają w planach kolejne fajne inwestycje, co prawda bardziej związane z odbiorem odpadów i nieczystości w portach. Natomiast my, jako PGW Wody Polskie, nadal ich wspieramy i będziemy dalej współpracować też w tym zakresie.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

OK. Dziękuję bardzo. Rozumiem, że ze strony rządowej to tyle.

Otwieram dyskusję. Mamy przedstawicieli Rady Kapitanów Żeglugi Śródlądowej, więc będę państwa zachęcał do zabrania głosu, ale najpierw państwo posłowie.

Pani posłanka Gosek-Popiołek.

Posel Daria Gosek-Popiołek (Lewica):

Dziękuję bardzo. Ja mam kilka pytań i bardzo prosiłabym o odpowiedź na piśmie, bo wydaje mi się, że tutaj powinniśmy mieć jasność, jeżeli chodzi o odpowiedź na to pytanie.

W ostatnich tygodniach w Krakowie przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury zadeklarowali, że nie będzie budowy Kanału Krakowskiego, więc proszę o odpowiedź na piśmie, czy pan minister rzeczywiście już wpisał rezygnację z budowy Kanału Krakowskiego do kluczowych, strategicznych dokumentów, które zawierają strategię rozwoju i budowy nowych dróg wodnych.

Bardzo bym prosiła o informację, czy w chwili obecnej toczą się jakieś prace związane z aktualizacją planu programu rozwoju śródlądowych dróg wodnych, dlatego że przyznam, że społeczeństwo, ale nie tylko, otrzymuje bardzo mieszane sygnały z państwa strony. Z jednej strony Ministerstwo Infrastruktury... czy nawet w umowie koalicyjnej pojawiają się takie sformułowania o renaturyzacji, o odchodzeniu od dotychczas realizowanej polityki, ale, jak zauważyłam, nie ma to na razie żadnego przełożenia czy to na dokumenty, czy to na jakieś oficjalne strategie. Wobec tego chciałam się dowiedzieć rzeczywiście, co będzie się działo, jakie są plany. Wydaje mi się, że tutaj jasność jest czymś, do czego ministerstwo powinno dążyć, dlatego proszę o odpowiedź na piśmie.

Z drugiej strony użyła pani sformułowania – w przypadku przygotowywania oceny oddziaływania na środowisko – że należy „zrobić krok do tyłu”, jeżeli chodzi chociażby o kwestię planu zagospodarowania środkowej Odry, Lubiąża i Ścinawy. Czy to oznacza, że rozważacie państwo rezygnację z tych inwestycji? Co, jeżeli ocena oddziaływania na środowisko będzie wskazywać, że na przykład są to inwestycje szkodliwe? Czy to oznacza wycofanie się z tych planów, czy na przykład działania rekompensacyjne i raczej będziecie szli w tym kierunku? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że ze strony posłów było na razie to pytanie. Czy Rada Kapitanów... Od razu odpowiedź? Jasne.

Zastępca dyrektora departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

No to wtedy by było łatwiej... Ja rozumiem, że pani poseł chce na piśmie, ale też chciałam to wyraźnie powiedzieć.

Jeżeli chodzi o Kanał Krakowski, on był ujęty wyłącznie w założeniach z 2016 r. W założeniach, które nie miały ani oceny strategicznej, ani nie były dokumentem na tyle strategicznym, aby można się było do niego odnosić. To też minister ostatnio... Nawet podawał chyba w odpowiedzi na jakieś zapytanie prasowe bardzo konkretną, krótką informację, że ten kanał nie był nigdzie wpisywany jako inwestycja. PGW Wody Polskie nie przygotowują też tego projektu. W związku z tym trudno powiedzieć, że z czegokolwiek się wypisuje, skoro to nigdzie nie było wpisane.

Poseł Daria Gosek-Popiołek (Lewica):

To czy wobec tego będzie... Bo miasto Kraków wciąż trzyma rezerwę terenu. Trzymamy ją – już mogłabym powiedzieć – ze 100 lat.

Wobec tego, czy ministerstwo podejmie działania na rzecz oficjalnego poinformowania władz miasta Krakowa, być może, o konieczności podjęcia pewnych działań planistycznych.

Przypomnę, że teraz Kraków przygotowuje plan ogólny i jeżeli będzie jakikolwiek moment, w którym miasto Kraków oficjalnie będzie mogło, po pierwsze, przestać utrzymywać tę rezerwę terenu, a po drugie, ochronić ten teren przed zapędami deweloperów, to to się zdarzy wyłącznie podczas prac nad planem ogólnym.

Zastępca dyrektora departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Tak, ale to jest funkcja Krakowa. To miasto przygotowuje plan zagospodarowania przestrzennego. Do tej pory wielokrotnie odpowiadaliśmy na pytania. Zawsze odpowiadaliśmy tak, że była to inwestycja planowana, ale jakby formalnie jej nie ma, tak że ta odpowiedź była dla nas od zawsze taka sama.

Poseł Daria Gosek-Popiołek (Lewica):

Dziękuję bardzo za odpowiedź. Widocznie miasto Kraków inaczej interpretowało pewne sformułowania. Dziękuję.

Zastępca dyrektora departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Dobrze, ale kończąc jeszcze...

Jeżeli chodzi program wieloletni Odry środkowej, to ja nie powiedziałam, że tu się cofamy, bo absolutnie idziemy do przodu ze wszystkim tym, co mamy. Mamy przygotowany... Zgodnie ze sztuką przygotowuje się plan wieloletni, do tego przygotowuje się strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko. Prognoza jest poddawana konsultacjom społecznym. Później dostaje się to wszystko razem, przygotowuje się jako program i wtedy minister – przede wszystkim, jako ten, który to przygotowuje i odpowiada za program – podejmuje decyzję, czy tę inwestycję realizuje, czy nie. Tak że to mamy wyrażenie w KPŻ też napisane i dlatego ja naprawdę zawsze zachęcam do czytania z uwagą tych dokumentów, bo nie chciałabym... Trudno mi się zgodzić, że my produkujemy jakiś chaos, bo po prostu może...

Jeśli chodzi o pytanie dotyczące zmiany strategii, to wspominałam, że mamy KPŻ, który jest jak najbardziej bieżącym programem, który wskazuje na najbliższe lata – bo do 2030 r. – to, co jest planowane. Teraz jest on w takich prekonsultacjach. Wydaje nam się, że wysłaliśmy go do wszystkich, do ponad 50 różnych instytucji, z pytaniem, co by można było w nim poprawić, żeby był bardziej zrównoważony, bo to jest jego cel, i żeby te inwestycje były bardziej proekologiczne. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo.

Ja rozumiem, że pani Gosek-Popiołek mówiła o tym, co ja też słyszałem, ale myślę, że to nie padało z ust przedstawicieli ministerstw, a raczej różnych organizacji, które, powiedziałbym, troszeczkę wyprzedzając decyzję ministerstwa, zapowiadały, że teraz będzie odchodzenie od wszelkich pomysłów związanych z żegluga.

Ja przynajmniej nigdy nie słyszałem takiego oficjalnego stanowiska i mam nadzieję, że nie będziemy się odbijać od jednej ściany do drugiej. To znaczy nie będziemy mówić o betonowaniu, a z drugiej strony o tym, że nic nie można robić, bo jesteśmy w terenach natury, więc... Jesteśmy pewnie w stanie uzyskiwać – tak jak zresztą większość państw Europy, która działa w tym samym systemie prawnym – takie skutki, że będziemy się modernizować, będziemy się rozwijać, przy okazji, jeżeli nawet są jakieś naruszenia, to kompensując takie działania w innym miejscu. A z drugiej strony nie będziemy też zamykać się w działaniach, które w wielu wypadkach mają zasadę... Z doświadczenia wiem, że czasami konserwator zabytków... To faktycznie wyglądało tak, że ktoś chce zakonserwować historię taką jak za Mieszka, nie widząc, że czasy się zmieniły i mamy na przykład toalety, więc... Jest tutaj na pewno duże pole do rozmowy, do dyskusji.

Między innymi ten zespół powstał po to, żebyśmy mogli porozmawiać, żeby każde ze środowisk mogło przedstawić swoje problemy.

Ja tylko już odnosząc się do tego programu rozwojowego, może tak od końca... Na pewno potrzebujemy silnego wsparcia, bo... Powiedziała pani, że Mazury w ostatnich czasach się świetnie pozmieniały. Z drugiej strony, pamiętam... Sam jestem żeglarzem, więc pamiętam Mazury sprzed 20–30 lat, jak wiele wtedy było potrzebnych tego typu inwestycji i jak te inwestycje zmieniły Mazury gospodarczo, przyrodniczo, nie naruszając tego piękna, tego terenu. Stały się miejscem, gdzie ludzie mogą nie tylko żyć, ale też zarabiać.

Myślę, że podobnym projektem może być droga wodna E70. O tym marszałkowie województw nie tylko mówią, ale od lat inwestują w to pieniądze. Tam, na tej trasie, powstało całe mnóstwo bardzo przyzwoitych marin, przystani, miejsc, w których można zatrzymać się na noc w sposób bezpieczny. Wydaje się, że trzeba w końcu podjąć tu jakąś decyzję, w którym kierunku będzie szedł ten rozwój.

Trzeba pamiętać, że tam praktycznie wszędzie jest Natura 2000. Ci, którzy mówią o budowie kanału lateralnego, pewnie nie zdają sobie do końca sprawy z ilości kłopotów i z tego, z czym wszyscy się tam na co dzień borykają, czyli z brakiem wody – zupełnie realnym brakiem wody w tej części Polski. Dolina Noteci należy do najbardziej suchych – jeżeli chodzi o opady – rejonów naszego kraju i to się bardzo często odbija na możliwościach wykorzystania tej rzeki.

Z drugiej strony, też pewnie już sobie nie wyobrażam, żeby właśnie te stare śluzy można było dostosować do współczesnych potrzeb transportu i one się idealnie... Tak jak Francja to zrobiła, część w Niemczech... Mamy zliberalizowane prawo związane z żeglugą turystyczną. Można faktycznie na podobnych zasadach, jak w pozostałych krajach europejskich, z tego korzystać. Teren się nadaje idealnie, bo połączony razem z północą, czyli z Żuławami – dzisiaj z przekopem, który turystycznie na pewno będzie można świetnie wykorzystać – jest okazją do tego, by ci turyści, którzy na wodzie spędzają czas... Ja pamiętam jedno z badań, w którym była informacja, że tylko w samym Berlinie jest 20 tys. zarejestrowanych jednostek pływających. Można sobie wyobrazić, jaki jest potencjał tuż zaraz, za granicą, a oprócz tego w firmach, które wynajmują tego typu sprzęt, więc potrzeba tam stosunkowo niedużych prac, by można było wykorzystać ten akwen do żeglugi śródlądowej.

Ale nie należy zapominać – i na poprzednim posiedzeniu o tym mówiliśmy – o dolnej Wiśle. Ona będzie miała na pewno znaczenie transportowe chociażby w przypadku budowy elektrowni atomowej w Koninie. Już o tym ludzie, którzy przygotowują ten biznesplan, mówią, że to jest podstawowy środek transportu dla niektórych elementów, których po prostu drogą nie da się przewieźć, bo należałoby rozebrać wiele obiektów mostowych, żeby te elementy mogły się dostać do Wielkopolski.

Mieliśmy niedawno takie właśnie spotkanie w urzędzie wojewódzkim z przedstawicielami grupy pana Solorza. Oni na koniec tego roku będą gotowi z podstawowymi dokumentami związanymi z tą inwestycją, więc to nie jest melodia, że za 20–30 lat... Mają ambitny plan, żeby w 2035 r. to uruchomić. Ponieważ to jest projekt biznesowy, a nie krajowy to wydaje się, że to będzie toczyło się zupełnie innym trybem, jeżeli chodzi o tempo pracy.

Bardzo by mnie interesowała Odra. Tutaj naprawdę zwracam się do panów kapitanów o waszą opinię, jak wygląda sytuacja i czy te zaplanowane działania odniosą taki skutek, na który wszyscy liczymy, bo wydajemy miliardy nie po to, żeby była ładnie przygotowana droga, tylko żeby z niej faktycznie można było korzystać, żeby byli armatorzy, żeby były przewozy.

Bardzo proszę się przedstawić, dobrze?

Prezes zarządu Stowarzyszenia na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej Czesław Szarek:

Dzień dobry państwu, nazywam się Czesław Szarek, jestem emerytem, mam 73 lata, z czego z tych 73 lat grubo ponad 50 lat spędziłem na wodzie.

Z tych moich lat zawodowych dużo czasu spędziłem za sterem jako kapitan. W środowisku żeglugowym i nie tylko – w spedycyjnym i fachowym, klasyfikacyjnym, urzędów żeglugi i innych instytucji – jest znana mi ta osoba. Jestem zodiakalną rybą, a zatem sprawy wody są mi bliskie.

Oprócz tego, proszę państwa, że jestem kapitanem, czyli po prostu marynarzem, jestem mechanikiem silnikowym z najwyższymi uprawnieniami. Jestem instruktorem nurkowania z najwyższymi uprawnieniami i reprezentuję grupę nurkową – nie wakacyjną, tylko profesjonalną – Jacques’a Cousteau, czyli CMAS, międzynarodową organizację nurkowania swobodnego. Nie jesteśmy chłopcami gdzieś wyrwanymi z piaskownicy i tutaj stawianymi do raportu. Przyjechałem tutaj po wielu latach z dużym zainteresowaniem i, proszę państwa, już na starcie widzę, że dzieje się coś złego.

Dlaczego nie ma pana ministra? Tu odbywa się bardzo ważna sprawa. Tego typu spotkania, komisje, to są bardzo ważne sprawy. Pani Monika powtarza nam to, co już prezentowała kilka lat temu.

Teraz, proszę państwa, oprócz różnych rzeczy, słyszę od pana przewodniczącego, że na E70 służy są bardzo niedobre, bo są stare. Na różnych innych ciekach i akwenach podobnie. Słyszę właśnie ze strony środowiska aktywność przejawiającą się w produkcji marin i całego przemysłu turystycznego.

Cały cywilizowany świat nie wygania turystyki – wręcz przeciwnie – ale turystyka wodna wie doskonale, gdzie jest jej miejsce. Wiedzą doskonale i to jest w wielu różnych dokumentach uporządkowane, jaka jest gradacja tych uregulowań. Tutaj państwo mówicie: idzie w świat, idzie do ludu, musimy wymienić silniki, bo jesteśmy dla środowiska. Proszę państwa, jeszcze raz, przepraszam, nie znacie się na tym.

Tak jak powiedziałem wcześniej, jestem mechanikiem statkowym, nie samochodowym, z najwyższymi uprawnieniami. To ja współpracowałem z Cegielskim. To ja robiłem wiele różnych projektów, ale się nie wychylałem. Nie jestem politykiem. Jestem apolityczny, a tu przyjeżdżam i się dowiaduję, że my teraz wszystko postawimy na mariny, bo turystyka itd.

Proszę państwa, jeszcze raz powtarzam – wszystko ma swoje miejsce, turystyka też, a zatem najważniejsze na szlakach wodnych... Tylko warunek jest podstawowy, te szlaki muszą być zauważone i w należyty sposób uszanowane. Wtedy będziemy mogli mówić o jakichś działaniach, o jakichś modernizacjach itd. W tej chwili tutaj słyszę, że żegluga w Polsce to będzie tylko regionalna i gdzieś tam... Polska ma być... Tak, oczywiście, to jest polska żegluga. Mamy długą historię i tak powinno być, natomiast musimy funkcjonować w świecie.

Tutaj pani z Krakowa wzrok kieruje w moją stronę... Tak, tam jest nasz człowiek i pilnuje, pomaga wam i będzie wszystko...

Natomiast tutaj chciałem się odnieść do pewnych kwestii, które padały chaotycznie. W ogóle tego typu spotkanie stało się spotkaniem bardzo chaotycznym. Ja też, przepraszam bardzo... Jeżeli będą jakieś niejasności, proszę o pytania. Ja szczegółowo wszystko wytłumaczę.

Zacznijmy od tego, że w tym roku, proszę państwa, minie we wrześniu 10 lat od odbycia się na Odrze, czyli na drodze wodnej z najlepszą w Polsce kondycją, rejsu badawczego. Proszę państwa, to wszystko – co jest napisane tu, co jest w KPZ, co jest w różnych innych strategiach – tam było wykonane. Odpowiedzi nie ma żadnej do dnia dzisiejszego.

I rzecz najważniejsza... Mówicie tu państwo, zaczęliście, o Funduszu Żeglugi Śródlądowej – w jaki sposób go wspomagać, w jaki sposób wspomagać armatorów... Proszę państwa, ten rejs badawczy ze Szczecina do Koźła – i oczywiście też trzeba było wrócić, bo to był rejs z kontenerami – był przy wykorzystaniu mojego sprzętu i za moje pieniądze.

Znalazła się tylko jedna osoba z obszaru polityki, była to pani europoseł Danuta Jazłowiecka, która zasiłowała rejs jakąś kwotą. Natomiast cała reszta głośno, wszem wobec i każdemu z osobna głosiła: „To się im nie uda”. Według badań tego rejsu żaden z mostów odrzańskich nie jest do przebudowy. Żadna wymagana – bo to był rejs badawczo-specjalistyczny – głębokość nie przeszkadzała i wcale...

Proszę państwa, tak jak co niektórzy nieorientowani ludzie krzyczą: „Ja chcę mieć 2,5 m”, pozostawiam to bez komentarza. Zarówno w AGN, jak i tu, w rozporządzeniu, jest dokładnie wyjaśnione, jakimi kategoriami to się rządzi i co ma być... Jeżeli chcemy jeździć taczka i wozić piasek, to proszę bardzo, możemy to robić na lądzie. Jeżeli chcemy stanowić fachową siłę żeglugową, bądźmy na wodzie, tak jak ja jestem całe życie.

I teraz, proszę państwa, rzecz zasadnicza – do niedawna, do 2005 r. we Wrocławiu, przy ul. Brücknera 10 i dalej ul. Toruńskiej 72 było całe zaplecze dydaktyczno-wychowawcze. Były po prostu szkoły: Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej – ale uwaga – Ministerstwa Żeglugi. Dzień dobry, pani Moniko, kłaniam się.

Co zostało zrobione? Od 2002 r. niszczone tę szkołę, wyrzucając pomoce naukowe przez okno, przez okno na bruk. I w konsekwencji potem te pomoce naukowe – a to wszystko były pomoce naukowe wykonane przez, już wtedy, absolwentów – zostały wyrzucone, zniszczone. Zostały zniszczone warsztaty... Oj Boże, nie chcę naprawdę drzeć tutaj szat, ale zrobiono naprawdę wiele zła. I teraz, chcąc to ratować, po swoistym wyzwaniu na pojedynek przez pana Stanisława Gawłowskiego, ówczesnego wiceministra środowiska, zorganizowałem rejs, bo wiedziałem w ciemno, jakie są warunki na Odrze, co trzeba zrobić i jak to trzeba zrobić, i ja to zrobiłem za własne pieniądze.

To już nie chodzi o dziękuję. Dzisiaj wiem, proszę państwa, o problemach, które stoją przed całym sektorem żeglugowym, i nie tylko. Wiem, jak to zrobić, ale teraz będę niegrzeczny, nieładny, spytam: za ile? Teraz ja was spytam.

A teraz jeszcze odniosę się do kilku...

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Jakby pan mógł jednak zmierzać do puenty, bo chciałbym, żebyśmy mogli...

Prezes zarządu stowarzyszenia Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej Czesław Szarek:

Proszę pana, gdybym ja miał przejść do puenty, to naprawdę jeszcze...

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Ale niestety nie mamy takich możliwości.

Prezes zarządu stowarzyszenia Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej Czesław Szarek:

Dobrze, już... O silnikach mówiłem.

Było wspomniane, że jest stara zabudowa hydrotechniczna, jazy, śluzy itd. Proszę państwa, jaz koźłowo-iglicowy to są takie belki powkładane do wody. To jest najlepsza, najbardziej efektywna konstrukcja budowli piętrzącej. Nie będę tu wyjaśniał – pan przewodniczący mnie od tego odwodzi, żeby właśnie nie poświęcać temu tematowi czasu – ale polecam...

Z tego, co tu było zaprezentowane, to tak jak wtedy, 10 lat temu, ministerstwo – albo inaczej – przedstawiciele ministerstwa nie mieli planu, tylko był chaos, tak dzisiaj nadal jest identyczna sytuacja. Proszę państwa, poświęciłem kilkadziesiąt godzin i kilkakrotnie przejrzałem KPŻ itd. Roi się od błędów.

A teraz, jeżeli państwo pytacie o Lubiąż i Ścinawę, to odpowiem bardzo niegrzecznie: wiem, nie powiem. Powiem inaczej: za ile?

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo.

Sąsiad się zgłasza. Musimy też dać szansę na odpowiedź przedstawicielom ministerstwa, tak że bardzo bym prosił.

Członek zwykły Stowarzyszenia na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej Jan Popończyk:

Dzień dobry państwu. Jan Popończyk, 60 lat, na wodzie też trochę czasu. Spróbuję konkretnie określić obszary, które są niezwykle istotne.

Po pierwsze, zmieniają się stosunki wodne ze względu na zmiany klimatu. Suma opadów w ciągu roku jest mniej więcej porównywalna, natomiast mamy do czynienia z okresami długotrwałej suszy i deszczami nawalnymi. Jeżeli na poziomie Wód Polskich nie będzie rozwiązana kwestia małej retencji w górnych dorzeczach oraz centralnie stero-

wana alimentacja, wtedy będziemy mieli cały czas problemy z wodą, również w obszarze gospodarki innej niż tylko żegluga śródlądowa. To jest pierwsza rzecz.

Druga rzecz, jesteśmy w tej chwili, jako świat, w obliczu niezwyklej zmiany cywilizacyjnej. Sztuczna inteligencja, autonomiczny ruch – przed tym nie uciekniemy, ponieważ to jest najtańsza forma funkcjonowania. To zapewnia 24-godzinny, 7 dni w tygodniu, ruch prowadzony autonomicznie, który może być, czy powinien być, jakoś tam centralnie sterowany. Mogę to szerzej wyjaśnić, ale tu chodzi o zasygnalizowanie problemu.

Natomiast cała Europa Zachodnia, ze względu na swoje drogi wodne, które były projektowane w XIX w., nie jest przystosowana do tego, żeby tego typu żeglugę można było tam wprowadzić. My mamy tę, można powiedzieć, przewagę, że musimy żeglugę śródlądową nie tyle odbudować, ile zbudować.

Dlaczego warto? Dlatego, ponieważ jej zdolności przewozowe w funkcji kosztów są najlepsze, to jest pierwsza rzecz. Po drugie, mamy do czynienia z możliwością redundancji systemów transportowych. Wojna na Ukrainie pokazuje, jak słabym punktem mogą być pojedyncze nitki transportowe. Jeżeli one nie są zrównoleglone, to wtedy narażamy się na bardzo duże ryzyko.

A żeby móc przygotować szlaki wodne do żeglugi autonomicznej wzdłuż Wisły, użył pan pojęcia „kanał lateralny”. O ile wzdłuż Noteci to rzeczywiście jest trudne, o tyle, jeżeli chodzi o dolną i środkową Wisłę, jest to nie tylko możliwe, ale wręcz wskazane. Wtedy można zostawić Wisłę w tej części naturyzowanej, a jednocześnie, jeżeli mamy zarządzaną alimentację wody z górnych części dorzeczy, mamy wtedy do czynienia z żeglugą, która w dzisiejszych czasach może być w zasadzie niemal całoroczna.

Do tego, żeby przygotować się do żeglugi autonomicznej, są zupełnie inne statki – mniejsze. To muszą być statki hybrydowe ze względu na systemy sterowania itd. Do tego trzeba mieć fachowców, trzeba ich do tego wykształcić, trzeba mieć ludzi, którzy będą statki autonomiczne uczyli – tę sztuczną inteligencję zarządzającą głównymi jednostkami i całymi obszarami. Rzecz może zostać na etapie kajaków albo możemy wyskoczyć bardzo daleko do przodu, mając rozwiązania, które będą następnie bardzo chętnie przejmowane przez innych, bo oni nie mają gdzie tego robić. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Po sąsiedzku też widzę zgłoszenie.

Członek zwykły Stowarzyszenia na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej Anna Goraj:

Anna Goraj, 20 lat w żegludze, bardziej od strony handlowej, aczkolwiek marynarz hobbystycznie.

Ja mam pytanie do pani dyrektor. Ponieważ była mowa o zmianie klasyfikacji i tutaj właśnie pytanie: Czy będzie rozmowa ze stroną niemiecką odnośnie interpretacji rozporządzenia o klasyfikacji dróg wodnych? Bo w jakimś sensie są rozbieżności w tym samym rozporządzeniu, a przynajmniej w wersji polskiej i niemieckiej.

Okazuje się, że Niemcy klasyfikują drogi wodne na bazie dwóch parametrów klasyfikacyjnych, czyli prześwity pod mostami i wymiary statków, natomiast my z jakiegoś powodu dokładamy ciągle, że warunkiem otrzymania danej klasy drogi wodnej jest głębokość tranzytowa.

Dochodzi do takich paradoksalnych sytuacji, że Niemcy klasyfikują Odrę graniczną jako klasę IV, czyli międzynarodową. My natomiast klasyfikujemy ją jako klasę II i III, czyli w jakimś sensie sami siebie dyskwalifikujemy w tej kwestii. Wydaje mi się, że jeżeli miałyby powstać jakiekolwiek plany żeglugowe, to jest to podstawa, żeby zdefiniować dane wyjściowe, ponieważ ta klasa może mieć wpływ na to, co trzeba zrobić na Odrze w celu uzyskania klasy międzynarodowej i, być może, pozyskania środków. To takie moje pytanie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo.

Widzę jeszcze jedno zgłoszenie.

**Przewodniczący Rady Naukowej Zarządu Głównego Polskiego Związku Wędkarskiego
Bogdan Wziątek:**

Bogdan Wziątek, przewodniczący Rady Naukowej przy Zarządzie Głównym Polskiego Związku Wędkarskiego.

Ja mam takie pytanie do Ministerstwa Infrastruktury i PGW Wód Polskich: Czy w tych podawanych przez was kosztorysach, szacunkach kosztów, uwzględniany jest koszt ochrony antykorozyjnej, zwłaszcza na Odrze, ale też na dolnej Wiśle, gdzie są odprowadzane ścieki zasolone z kopalni soli w woj. kujawsko-pomorskim?

Dlaczego o to pytam? Bo z takich naszych prostych symulacji wynika, że koszt zabezpieczenia antykorozyjnego – czyli po prostu zastosowanie materiałów, które będą odporne na wodę o zasoleniu powyżej 2000 mikrosiemensów czy 5000 mikrosiemensów, jak ma to miejsce w Kanale Gliwickim – podnosi koszt inwestycji o co najmniej 40–50% ze względu na konieczność zastosowania stali morskich, czyli wzbogaconych molibdenem plus, innego betonu itd. Stąd moje pytanie, czy te wartości kosztów inwestycji, które państwo tu przedstawiali, uwzględniają to zabezpieczenie, czy też to jest po prostu liczone na materiałach tradycyjnych, które zupełnie nie nadają się do zastosowania w Odrze czy w Kanale Gliwickim, czy właśnie w dolnej Wiśle. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo.

Pan generalny dyrektor... Proszę, panie ministrze.

Generalny dyrektor ochrony środowiska Piotr Otawski:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Szanowni państwo, trzy krótkie rzeczy. Jeżeli chodzi o – uzupełniając wypowiedź pani dyrektor – program środkowej Wisły, to oczywiście on powinien podlegać strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko. Nie podlegał, w związku z tym faktycznie trzeba zrobić krok wstecz, a więc poddać go wymogom prawa krajowego i wspólnotowego. Oczywiście to nie przesądza w tym momencie o tym, jaki będzie efekt tego badania – jeśli można to tak określić – jak to wpłynie na zawartość programu.

Natomiast jeśli chodzi o ogólną dyskusję, to ja bym podkreślił dwie rzeczy. Bardzo dziękuję za to, co wskazał pan kapitan, że de facto w obliczu zmian klimatycznych musimy się dosyć mocno zastanowić, czy w ogóle będzie woda do tego, żeby prowadzić jakąkolwiek żeglugę. W wielu miejscach to zaczyna być istotnym problemem zwłaszcza z punktu widzenia wahań zwierciadła wody i niestabilnej możliwości utrzymywania tego zwierciadła wody. Nomen omen na Noteci, o której pan przewodniczący również wspominał, są miesiące, w których na odcinkach Noteci po prostu nie ma zupełnie wody, więc... Możemy oczywiście mówić na temat drogi E70 i jej rozwoju, ale bez wody żadnej żeglugi nie będzie, a w tej chwili to jest istotnym zagrożeniem. Na Noteci jest to już chwilami stan realny.

Chciałbym zwrócić uwagę na jeszcze jedną rzecz. W sytuacji, kiedy mówimy o rozwoju czy odtworzeniu dróg wodnych, czy w jakiś sposób o ich utrzymaniu, pamiętajmy również o tym, że jeśli chodzi o możliwość korzystania ze środków wspólnotowych, unijnych, to obowiązuje zasada DNSH, czyli nieczynienia istotnej szkody. W tym kontekście również brany jest pod uwagę zarówno wpływ na jakość wód i zasoby wodne, jak i wpływ na kwestie związane z ochroną bioróżnorodności, w tym obszarów, na których ta ochrona bioróżnorodności została utworzona. Co oczywiście w wielu wypadkach stawia pod znakiem zapytania możliwość korzystania ze środków wspólnotowych na tego typu działania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję.

Uzupełnię szczególnie w zakresie Noteci, bo to jest rejon, który najlepiej znam, o ile chodzi o akweny. To będzie dotyczyło oczywiście całej Polski.

Wiadomo, że Wielkopolska jest wyjątkowo zagrożona stepowaniem i to obserwujemy. Teraz naszym zadaniem – jako polityków, przedstawicieli rządu, urzędników organizacji pozarządowych – jest znalezienie na to rozwiązanie. Można oczywiście powiedzieć, że wody jest coraz mniej i rozłożyć ręce, ale można – a powiedziałabym, że nawet trzeba

– podjąć takie działania, których być może nikt do tej pory nie uwzględniał w tych wszystkich planach. Wydawało się, że jednak poradzimy sobie jakoś w sposób naturalny, a wyraźnie widać, że określenie „zmiana klimatu” to nie jest pusty element, tylko faktycznie dzieje się to na naszych oczach.

Cały rejon, na przykład doliny Noteci, miał kiedyś świetnie funkcjonujący system melioracji, ale melioracji rozumianej nie jako spuszczenie wody wtedy, kiedy jest jej nadmiar. Był to system, który to regulował. Wtedy kiedy było wiadomo, że nadchodzą miesiące słabe, jeżeli chodzi o opady, to zamykano te rowy. Były zastawki. To wszystko działało tak, żeby wodę zatrzymać, a nie tylko ją zrzucić do rzeki, więc...

Przed nami na pewno mnóstwo zmian. Myślę tu i o polityce generalnego dyrektora, Ministerstwa Infrastruktury i Wód Polskich. Może nawet, powiedziałbym, Wód Polskich najbardziej z tej grupy, bo odpowiedzialność za przeprowadzenie takich działań, za znalezienie środków, przygotowanie, być może nawet zmiany... Dzisiaj jest taki dobry moment w Krajowym Planie Odbudowy, bo będą pierwsze, gigantyczne środki na to przeznaczone... To trzeba absolutnie uwzględnić. Wtedy, być może... Nie tak, że zawsze, o każdej porze, bo mieliśmy chyba 2 lata temu taką sytuację, że i Ren był nieżeglowny, więc wszystko wydaje się możliwe. Nie ma w tej chwili takich zapewnień, że na pewno tej wody nam nie będzie brakowało.

Jedno z naszych jesiennych spotkań na pewno będzie poświęcone zasobom wody. W szczególności wody pitnej, bo jesteśmy tu absolutnie powiązani. Tak jak pan minister powiedział, możemy próbować rozmawiać tylko w zakresie żeglugowym, ale... Naszym zadaniem, które sobie postawiliśmy, jest, by rozmawiać o szeroko rozumianej wodzie na śródlądziu, również o tych zasobach, które są pod ziemią. Co prawda, Komisja w nazewnictwie ma żeglugę, ale zadania, które sobie postawiliśmy, to: budowanie świadomości zmiany, budowanie potrzeby inwestycji w retencję, potrzeba zmiany myślenia wśród tych, którzy uważają, że przyroda się sama obroni. Jak sami się nie obronimy, to na pewno będzie taka sytuacja, że w wielu miastach, w wielu gminach latem w Polsce – również tak jak w Hiszpanii – zacznie brakować wody pitnej, a to jest wszystko zespół naczyń ze sobą absolutnie blisko powiązanych.

Padło kilka pytań. Pani dyrektor, zacznę od... Nie będę tłumaczył pana ministra, bo pan minister Marchewka sam się świetnie obroni, ale akurat to jest oczywiste, że w natłoku setek wyzwań, szczególnie na początku kadencji...

Ja nie mam problemu, że jeżeli państwo przekazujecie jakieś informacje, to nie tylko pani dyrektor, ale również ja mam kontakt z panem ministrem... Takie państwa wnioski również przekazuję, więc... Proszę nie traktować tego jako niechęci pana ministra do przyścia tutaj, tylko czas ma swoje ograniczenia i możliwości człowieka również.

Pani dyrektor.

Zastępca dyrektora departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Dziękuję serdecznie.

Dziękuję za tę dyskusję. Patrząc na ten horyzont dziesięcioletni, o którym pan kapitan wspominał, to jednak bardzo dużo przeszliśmy przez te 10 lat. Przede wszystkim przeszliśmy mentalnie od tego, że wtedy bardziej chroniliśmy nasz kraj przed powodzią, do tego, że teraz coraz większą uwagę przywiązujemy do przeciwdziałania skutkom suszy. W sumie te wszystkie inwestycje, które są realizowane... Przynajmniej jak staraliśmy się je projektować to tak, żeby one zawierały w sobie jak najwięcej tej wielofunkcyjności.

Ja wiem, że to czasami budzi pewne wątpliwości, że tu jest jakieś pole do oszustwa albo z tej strony, albo z tej, a to tak naprawdę... Wszystkie inwestycje na rzece mają wiele tych funkcji i muszą je pełnić.

Muszę powiedzieć, że przez te 10 lat... Tu odnoszę się do pytania pani Ani Goraj ze spedycji. To jest właśnie bardzo dobre pytanie. My też... Pracując w grupach unijnych, okazało się, że przez kilka lat nie dało się stworzyć czegoś takiego jak dobry stan nawigacyjny, czyli ten Good Navigation Status, przy dyskusji o TEN-T. Tak naprawdę wszyscy to widzimy, myślę, że strona unijna też, chociaż nie udało nam się uzyskać wpisania żadnego więcej odcinka do sieci TEN-T. Właściwie można powiedzieć, że wpisaliśmy

odcinek do korytarza Morze Północne-Bałtyk i to już jest też to, że uczestniczymy gdzieś w dyskusji unijnej. Pierwsza rewizja będzie bardzo techniczna. Pewne tylko rzeczy, które już mamy, poprawimy, ale my naprawdę szykujemy się do takiej głębokiej rewizji.

Biorąc pod uwagę to, co zostało przez panią wspomniane, że Niemcy klasyfikują ten sam odcinek jako klasa IV, a my klasyfikujemy jako klasa II, w dyskusji o sieci TEN-T Niemcy nie aspirują do tego, chociaż ta IV klasa daje możliwość... W związku z tym ta dyskusja jest bardzo trudna. Na koniec trzeba przede wszystkim brać pod uwagę to, że ilość wody tak naprawdę nam to wszystko reglamentuje i te kwestie retencyjne... Przez ten czas, jak państwo wiecie, gospodarka wodna i żegluga śródlądowa były razem, co dało nam takie wspólne spojrzenie na te rzeczy, że to są niezwykle ważne naczynia połączone. Być może czasami to jest takie bardzo pryncypialne rozdzielanie tych dwóch rzeczy, ale tak naprawdę nie da się tego rozdzielić. Żegluga nie da się zaplanować, biorąc pod uwagę realia, których nie ma, bo mamy tyle wody, ile mamy i nie będzie jej pewnie więcej.

Odnosnie do uwag, które miał pan kapitan Popończyk, to też sygnalizujemy, że teraz na przykład przy KPZ jak najbardziej... Chcemy poświęcić uwagę temu cyfryzacyjnemu podejściu do żeglugi, bo to daje nam – jak pan kapitan powiedział – taką możliwość, że jeżeli czegoś nie mamy, to od razu możemy mieć coś lepszego. My, jako administracja państwa polskiego, zapewniamy RIS, który jest już tym pierwszym elementem, który powoduje, że te usługi są już scyfryzowane przynajmniej na znacznym odcinku Odry, a przesuwamy... Mam nadzieję, że aż do Gliwic się uda.

Jeśli chodzi też o inwestycje, było pytanie... Ja nie umiem odpowiedzieć, czy Wody Polskie uwzględniały to w swoich kalkulacjach, bo pewnie trzeba by się było zapytać dokładnie o inwestycję, bo my od nich mamy te dane dotyczące kosztów, więc ja nie umiem powiedzieć tak szczegółowo, czy to uwzględniali, czy nie. Niemniej jednak jest to pytanie, które mogą zadać i wrócić do państwa z odpowiedzią.

Jeśli chodzi o słuszne wskazania generalnego dyrektora ochrony środowiska, pana ministra, że wszystkie inwestycje muszą podlegać tej zasadzie „nie czyni znaczącej szkody środowisku”, to to też zostało sprawdzone. Z resztą nasz KPŻ jest dokumentem ex ante, jeśli chodzi o korzystanie z funduszy unijnych, więc... Mając tę pełną świadomość... Wyjaśniam wielu z państwa, którzy spodziewali się znacznie poważniejszych inwestycji, że te inwestycje są takie, aby tę zasadę spełniały. W związku z tym opierają się głównie na kwestiach modernizacyjnych i usuwaniu wąskich gardeł.

Tak naprawdę mamy nadzieję, że nawet dysponując tym, co mamy – jeżeli będzie wola realizacji tych podstawowych inwestycji, które tu mamy – będziemy mogli mieć dobrą żeglugę, w dobrych parametrach, które nie będą szkodzić środowisku.

Potrzebne są też środki na cyfryzację, bazy danych. Na to, żeby urzędy żeglugi nie były analogowe. One się coraz bardziej zmieniają. Naprawdę jak państwo by popatrzyli, to przez te 10 lat jednak dużo dobrego się zmieniło. To nie jest tylko moja propaganda, tylko naprawdę... Prosiłabym jednak o takie szerokie spojrzenie. Bardzo dziękuję za te wszystkie uwagi. Tak jak mówię, jesteśmy do dyspozycji, proszę zgłaszać uwagi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo.

Powiem, że może nie 10 lat, a 15 lat, to jest taki moment, w którym przynajmniej ja zauważyłem gwałtowną zmianę w podejściu. Bo faktycznie od końca, jak to ktoś ładnie określa, czasów słusznie minionych była katastrofa, jeżeli chodzi o zakres inwestycji. Przez lata 80., 90. i początek tego wieku faktycznie był totalny zastój i dekapitalizacja wszystkiego. Pamiętam 2007, 2008 r., kiedy rozpoczęły się nie tylko pierwsze rozmowy, ale faktycznie działania.

Czy budowa marin jest działaniem pobocznym – bo taki głos padł – być może dla kapitana żeglugi śródlądowej, a ci, którzy pływają po morzu, mogą w ogóle tego nie zauważać, bo to jest tak małe. Ale dla gospodarki wielu państw – zresztą Polski również, wracam do Mazur – ma to coraz większe znaczenie gospodarcze. Myślę, że próba bagatelizowania tego jest niedobrym podejściem.

To nie oznacza, że turystyka musi wiedzieć, gdzie jest jej miejsce. Myślę, że jej miejsce jest tam, gdzie je jej wyznaczymy. Starajmy się jak najwięcej z tego skorzystać, bo to jest dział, który gwałtownie rośnie na całym świecie, który ma gwałtowne przyływy pieniędzy. To są potężne inwestycje, bo każda z nich – nawet ta najmniejsza – to nie są setki tysięcy złotych, a miliony najczęściej, więc... Również z tego punktu widzenia lokalne inwestycje, lokalnie ponoszone – przez samorządy czy osoby prywatne, firmy – wydatki na ten cel powodują, że z reguły ma przy tym pracę nowa grupa osób, ma możliwości zarabkowania. To są często obszary, które do tej pory były wyłączone na przykład z działalności przemysłowej. To bardzo często zastępuje taki silny przemysł, który nie może być tam zlokalizowany z różnych powodów, najczęściej środowiskowych. Wykorzystujemy więc te wszystkie okazje, a nie obrażamy się na nie.

Tutaj ważny jest na pewno też ten element związany ze szkoleniem młodzieży. Między innymi temu będzie poświęcone nasze następne spotkanie, na które zapraszam państwa posłów i zainteresowane osoby. Jeżeli będą takie osoby, to proszę o zgłaszanie się do sekretariatu. To będzie 28 maja, będziemy w Nakle nad Notecią. To będzie posiedzenie wyjazdowe naszego zespołu.

Myślę, że będzie tam dużo informacji nie tylko o systemie szkolenia, który zgłaszała szkoła, a ministerstwo już podjęło działania – tu bardzo dziękuję, bo to jest, bym powiedział, taka natychmiastowa reakcja – w zakresie wyrównania poziomu akceptowalności różnych dokumentów i wykształcenia między Polską, a innymi państwami w Europie. Tam między innymi o tym będziemy rozmawiać.

Na pewno będzie niezwykle ciekawa dyskusja, bo chcemy zaprosić przedstawicieli samorządów na poziomie marszałków i gmin, bo te dwa poziomy są kluczowe, jeżeli chodzi o inwestowanie. Marszałkowie są bardzo mocno połączeni, jeżeli chodzi o stworzenie wspólnego programu dla E70, a gminy od lat widzą w tym również swoją przyszłość, więc na pewno też się tam pojawią.

Na pewno trzeba się przygotować na dyskusję nie tylko o szkolnictwie, ale również o tej części związanej z wykorzystaniem środowiskowo-turystycznym. Zapraszam również GDOŚ na to spotkanie, bo wasz głos będzie tam bardzo ważny. Pewnie będzie mnóstwo pytań ze względu na to, że będziemy w wyjątkowym fragmencie Polski, który jest bardzo silnie chroniony, a z drugiej strony jest, tak jak powiedziałem już wcześniej, wyjątkowo pięknym elementem, który nie tylko dla Polaków, ale też dla gości z zagranicy może być niezwykle ciekawy w połączeniu z Żuławami, które fantastycznie się zmieniły. Być może ktoś, kto tam nie był i tego nie widział, nie wie, jak ten świat wodny przez ostatnie lata się zmieniał.

Jeszcze dwa krótkie pytania.

Prezes zarządu stowarzyszenia Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej Czesław Szarek:

Czy Sejm, Senat, ministerstwo, w ogóle władza w Polsce, chce coś zrobić w kierunku odzyskania szkoły we Wrocławiu?

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

OK, padło pytanie.

Prezes zarządu stowarzyszenia Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej Czesław Szarek:

Jeżeli...

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dobrze. Padło pytanie – zaraz będzie odpowiedź.

Poproszę jeszcze panią... Mamy taki plan, żeby mieścić się między godziną, a półtorej... To nie jest takie straszne, że jak się 5 minut spóźnimy, to coś się wydarzy, ale w biznesie dobrze jest mieć plan i myśleć, że w polityce też.

Członek zwykły stowarzyszenia Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej Anna Goraj:

Ja jeszcze chciałam panią dyrektor dopytać – być może to już zostało powiedziane – ale chodzi mi o Odrę graniczną, bo wszyscy zadajemy sobie pytanie, co dalej. Padło tutaj też pytanie, czy jeżeli będziemy robić i poprawiać się warunki... Tutaj chodzi o rzekę Odrę. Z tego, co rozumiem, planowane są w zasadzie jedynie prace utrzymaniowe na ten czas. My wiemy, że jeżeli chodzi o ten górny odcinek Odry, to jest bardzo dużo zapytań

o pole, tak że bez budowy Śluzy Ścinawa podejrzewam, że warunki się zbyt nie zmienią.

Natomiast jeżeli chodzi o Odrę graniczną, to chciałam zapytać, na czym w tej chwili stoimy. Bo z tego, co rozumiem, Odra graniczna była modernizowana wedle planu, który kiedyś tam, w 2014 r., zaprojektował instytut w Karlsruhe. Oczywiście to jest pewien system, żeby była woda, żeby to działało, musi to ze sobą współpracować – brzeg lewy, brzeg prawy, czyli strona niemiecka, strona polska. Z tego, co rozumiem, polska strona w tej chwili wykonała około 60% zakładanego planu. Strona niemiecka 89%, ale to chyba bardziej na zasadzie, że po prostu Niemcy wykonywali prace utrzymaniowe w trakcie tych dziesięciu, kilkunastu lat. Tam bodajże została jeszcze jakaś część do realizacji, żeby to tak naprawdę współpracowało.

Jakie są teraz przewidywane działania na najbliższy czas?

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję.

Naprawdę już ostatnie pytanie. Jeszcze sąsiad się zgłaszał.

Członek zwykły stowarzyszenia Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej Jan Popończyk:

Dziękuję, to tylko informacja dla państwa, którzy nie są z branży.

Kwestia wymiany silników na nowe w statkach jest taką kwestią, że to jest traktowane jako nowa budowa. To znaczy, że statek będzie musiał spełniać wszystkie przepisy dyrektywy technicznej. Bardzo często to jest po prostu niemożliwe, ponieważ są inne wymagania, których obecnie istniejące jednostki nie są w stanie spełnić, tak że tu jest ogromny problem. Łatwiej będzie pójść w paliwa bezwęglowe na jednostkach starego typu niż zmieniać silniki na nowoczesne. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo.

I pani dyrektor.

Zastępca dyrektora departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Postaram się szybko.

Jeśli chodzi o Odrę graniczną, to cały czas Naczelny Sąd Administracyjny czeka na rozstrzygnięcie. To jest jedna decyzja środowiskowa, która dotyczy i pierwszego, i drugiego etapu. Pierwszy etap został skończony.

Jeśli będzie pozytywna decyzja, to myślę, że PGW Wody Polskie przystąpią... Dlatego też w KPŻ ta inwestycja jest zachowana i będzie można... Słusznie pani powiedziała – to jest pomysł stworzony, na rzece jest system i nie można tego zatrzymać. Tak to zresztą zostało przez niemiecki instytut zaplanowane.

Chyba w przyszłym roku będziemy mieć akurat taki wspólny komitet polsko-niemiecki. Spotkamy się ze stroną niemiecką i też będziemy rozmawiać. Oczywiście potwierdzam, że Niemcy zawsze bardziej utrzymują, dlatego ich ostrogi są utrzymane i nie wymagają takich inwestycji, jakie musiały być wykonane z naszej strony, dlatego strona polska miała znacznie więcej do zrobienia. Poza tym musieliśmy to zrobić w trybie inwestycji, a cała procedura środowiskowa i pozwolenia wodno-prawne to bardzo długi proces, dlatego z naszej strony trwa to o wiele dłużej.

Jeżeli chodzi o szkołę we Wrocławiu, to ona jest zarządzana przez Ministerstwo Infrastruktury, więc nie wiem, jakie pytanie... Proszę?

Prezes zarządu stowarzyszenia Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej Czesław Szarek:

Ul. Brücknera 10.

Zastępca dyrektora departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

To jest kwestia miasta. Na ul. Brücknera 10 jest liceum nr XIV we Wrocławiu, z tego co wiem, i proszę pytać władarzy Wrocławia, czy zamierzają oddać, chyba nadal najlepsze liceum, z powrotem.

Prezes zarządu stowarzyszenia Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej Czesław Szarek:

Szanowni państwo, jestem w Sejmie i zadaję takie pytanie na najwyższym szczeblu, bo to ja budowałem tę szkołę. Ja budowałem poszczególne elementy tej szkoły i widziałem na moich oczach, jak była niszczona.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Panie kapitanie...

Prezes zarządu stowarzyszenia Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej Czesław Szarek:

Liceów jest mnóstwo w Polsce, tam jest czternaste, a szkoła była jedna. Bardzo proszę, oddajcie nam szkołę, wtedy będziemy młodzież zarówno wychowywać, jak i uczyć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Rozumiem, że odpowiedź padła, tak? Szkoła jest miejska, więc...

Zastępca dyrektora departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Tak, bo... Teraz zrozumiałam pytanie. Pan kapitan zapytał o budynek przy ul. Brücknera 10. Na ul. Brücknera 10, z tego, co wiem – nie muszę tego wiedzieć, ale akurat wiem – mieści się XIV Liceum Ogólnokształcące im. Polonii Belgijskiej we Wrocławiu. W związku z tym to kto zarządza liceami?

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Akurat w przypadku miasta na prawach powiatu prezydent. Teraz chyba mamy wybory, więc nie wiadomo jeszcze który. Będziemy się za chwileczkę do niego kierować.

Zastępca dyrektora departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Jeżeli chodzi o technikum żeglugi śródlądowej, to jest ono zarządzane przez ministerstwo i mieści się teraz przy ul. Młodych Techników we Wrocławiu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo.

Na tym zamykam dyskusję...

Prezes zarządu stowarzyszenia Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej Czesław Szarek:

Nie mam już w tym momencie nic do dodania. Dziękuję serdecznie i zawieszam głos.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Jakby pan mógł wyłączyć mikrofon... Dziękuję panu bardzo.

Zamykam dyskusję i posiedzenie.

Zapraszam chętnych do zgłoszenia się – poprzez sekretariat Komisji – na spotkanie w Nakle... i na spotkanie w Bydgoszczy. Przepraszam, bo tutaj pan poseł również zaprasza do Bydgoszczy na bydgoski węzeł, który będzie 28 maja.