

## Protokół Nr 32-9/2012

z posiedzenia Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej Rady Miasta Gdańska, które odbyło się dnia 12 czerwca 2012 roku (wtorek), rozpoczęte o godz. 15.00, w sali nr 003 - Nowy Ratusz, przy ul. Wały Jagiellońskie 1 w Gdańsku.

**Obecni: według załączonych list obecności, które stanowią załącznik nr 1, załącznik nr 2 do protokołu.**

Na stan siedmiu (7) członków Komisji, w posiedzeniu uczestniczyło siedmiu (7), czyli było quorum do podejmowania prawomocnych opinii i wniosków.

***Posiedzeniu przewodniczył Radny Piotr Dzik - Przewodniczący Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej Rady Miasta Gdańska.***

Po stwierdzeniu quorum, otworzył 32 posiedzenie, powitał zebranych i poinformował, że porządek obrad został dostarczony radnym w terminie regulaminowym. **Porządek stanowi załącznik nr 3 do protokołu.**

***Przewodniczący Piotr Dzik***

Czy są jeszcze jakieś uwagi do dzisiejszego porządku obrad?

**Nie ma uwag. Kto z państwa radnych jest za przyjęciem tak zaproponowanego porządku obrad w dniu dzisiejszym?**

1. Działalność Związku Miast Nadwiślańskich. Istotniejsze dokonania Związku w ostatnich latach.

*Przedstawia: Pan Tomasz Sowiński - Prezes Związku Miast Nadwiślańskich*

2. Działalność Związku Miast i Gmin Morskich. Istotniejsze dokonania Związku w ostatnich latach w zakresie rozwoju gospodarczego miasta Gdańska.

*Przedstawiają: Pan Andrzej Bojanowski - Prezes Związku Miast i Gmin Morskich, Pan Grzegorz Walczukiewicz - Dyrektor Biura Związku*

3. Sprawy bieżące, wolne wnioski, korespondencja.

**Głosowanie:**

*Komisja 6 głosami za - jednogłośnie przyjęła ww. porządek obrad.*

## Punkt - 1

Działalność Związku Miast Nadwiślańskich. Istotniejsze dokonania Związku w ostatnich latach.

*Przedstawia: Pan Tomasz Sowiński - Prezes Związku Miast Nadwiślańskich*

**Przewodniczący Piotr Dzik**

Powitał i oddał głos Panu Tomaszowi Sowińskiemu, Prezesowi Związku Miast Nadwiślańskich.

**Pan Tomasz Sowiński - Prezes Związku Miast Nadwiślańskich**

Powitał zebranych.

Szanowni Państwo. Prezentacja, którą przygotowałem jest na 1, 5 do 2 godzin. Obiecałem, że będę mówił około 15 minut. Dlaczego? Dlatego, że jest tyle spraw, o których należałoby powiedzieć, a w tej kadencji, jeśli się nie mylę widzimy się pierwszy raz, że ja po prostu będę zatrzymywał się przy tych, które państwa interesują, a pomijał te, które was nie interesują.

Chciałem przygotować się i tą prezentację tak, żeby możliwie najszerszej, żeby na większość ewentualnych pytań była też tutaj odpowiedź.

To jest mapa Polski, oczywiście razem z miastami członkowskimi Związku.



Trochę historii. To, co państwo widzą po lewej stronie ekranu, to jest Wielki Flis Wiślany, w 1997 roku z okazji Milenium Miasta Gdańska.



Wtedy to właśnie proszę Państwa wpadaliśmy na taki pomysł, aby przygotować list intencyjny o założeniu Związku Miast Nadwiślańskich.

**W** Miasta Najjaśniejszej Rzeczypospolitej leżące nad Matką Rzekę Polskich - Wisłą, zebrane w Królewskim Grodzie - Gdańsku, wobec przesiwietnej Rady Miasta Gdańska, Prezydenta i licznie zebranych mieszkańców, tudzież gości ze świata całego przybyłych w liczbie wielkiej, uroczystości Milenium Gdańska celebrować, na zakończenie Wielkiego Fryjora Wiślanego, którego szczególnie dopłynięcie do Gdańska ze wszystkich ziem Rzeczypospolitej świętujemy.

oświadczamy uroczystie,

iż wola naszą jest Stowarzyszenie Miast Naszych dla realizacji programu „Przywrócić Wisłę Życiu” jako Związek Miast Nadwiślańskich po wsze czasy powołać!

Dan w Gdańsku  
dnia 12 miesiąca lipca Roku Pańskiego 1997

Imię i Nazwisko	Miasto	Podpis
Andrzej Bryzga	Warszawa	[Signature]
Ignacy Baryczko	Peck	[Signature]
Ryszard Chodźnicki	Ławocice	[Signature]
Andrzej Kępczyński	Toruń	[Signature]
Zdzisław Bociek	Toruń	[Signature]
Przewodniczący Rady Torunia	Włocławek	[Signature]
Andrzej Galeski	Włocławek	[Signature]
Barbara Kuczyńska	Gdańsk	[Signature]
Andrzej Sławowski	Mieszana	[Signature]
Przewodniczący Rady Torunia	Surochów	[Signature]
Władimir Winiarski	Włocławek	[Signature]
Tomasz Roszczyński	Gdańsk	[Signature]

**Wiceprezydent Miasta Gdańska Tomasz Sowiński odczytuje tekst listu intencyjnego o powołaniu ZWIĄZKU MIAST NADWIŚLAŃSKICH**  
Gdańsk 12 lipca 1997

Jak państwo widzą grono zacne. Tam w połowie swej osoby jest były prezydent Torunia, pan Bociek. Następnie Pan Przewodniczący Rady Torunia, który był pierwszym prezesem Związku. Sekretarz Miasta Gdańska, Prezydent Miasta Gdańska, następnych osób nie będę wymieniać, bo wszyscy państwo te osoby znacie. Prezes Ligi Morskiej i Rzecznej, bo wszyscy po części wywodziliśmy się z

Ligi Morskiej i Rzecznej, i to też tam ta idea powstała, by miasta zaczęły wreszcie mówić swoim głosem. Miałem przyjemność przygotować i przeczytać ten list intencyjny, który potem został podpisany. To są miasta założyciele.

**M**y, Miasta Najjaśniejszej Rzeczypospolitej leżące nad  
Matką Rzek Polskich - Wisłą, zebrane w Królewskim  
Grodzie - Gdańsku, wobec prześwieatnej Rady Miasta  
Gdańska, Prezydenta i licznie zebranych mieszkańców, tudzież  
gości ze świata całego przybyłych w liczbie wielkiej, uroczystości  
Milenium Gdańska celebrować, na zakończenie Wielkiego Frygioru  
Wiślanego, którego szczęśliwe dopłynięcie do Gdańska ze  
wszystkich ziem Rzeczypospolitej świętujemy,

oświadczamy uroczącie,

iż wolą naszą jest Stowarzyszenie Miast Naszych dla realizacji  
programu „Przywrócić Wisłę Życiu” jako Związek Miast  
Nadwiślańskich po wasze czasy powołać!

Gdań w Gdańsku

dnia 12 miesiąca lipca Roku Pańskiego 1997

My, jako Gdańsk byliśmy inicjatorem można powiedzieć powstania tego Związku. Tyle historii. Ogólne jakby stwierdzenie na temat jakby tego, iż miasta Rzeczypospolitej odwróciły się od rzeki, a powinny korzystać, gdyż dzięki niej głównie powstały, rosły i się bogaciły.

Tutaj jest wymieniona cała strona różnego rodzaju działań Związku Miast Nadwiślańskich

#### **Realizując swoje cele ZMN w szczególności:**

- prowadzi działania propagujące znaczenie wód Wisły dla gospodarki kraju,
  - w szczególności dla wszystkich Miast leżących wzdłuż rzeki,
  - wspiera środowiska zainteresowane wykorzystaniem wód Wisły dla celów
    - + gospodarczych,
    - + rekreacji,
    - + turystyki,
  - aktywnie korzysta z możliwości konsultowania i opiniowania wszystkich aktów prawnych związanych z realizacją celów Stowarzyszenia,
  - przygotowuje własne projekty ustaw, przepisów resortowych i prawa lokalnego
- inicjuje, uczestniczy w porozumieniach, wspiera, istotne dla miast członkowskich przedsięwzięcia, poczynając od ścieżek rowerowych i małych oczyszczalni ścieków, po autostradę A-1, drogę wodną E-70 i VI transeuropejski korytarz transportowy
- domaga się udostępnienia istniejących ekspertyz dotyczących aktualnego stanu jakości wód Wisły i jej żeglowności oraz wszelkich informacji o działaniach dotyczących środowiska naturalnego Wisły zwłaszcza będących jego bezpośrednim zagrożeniem oraz informacji o sposobach zapobiegania tym zagrożeniom,
- a także sam je tworzy i inicjuje ich powstanie
- w szczególności inicjował i wspierał projekty związane z:
- + regulacją biegu Wisły i jej otoczenia,
  - + budową oczyszczalni ścieków wzdłuż jej biegu,
  - + przywrócenie Flisu Wiślanego

**+++++ OPRACOWAŁ !!!!!!!!!!!!!**

**Program dla Wisły i jej Dorzecza 2020**

**oraz Program rozwoju infrastruktury transportu wodnego  
śródlądowego w Polsce. (współautorstwo)**

Te dwa działania na dole są bezwzględnie najważniejsze.



#### A także:

- propaguje znaczenie wód Wisły w przekroju historycznym (tradycje historyczne, handlowe i kulturalne miast położonych nad Wisłą),
    - reprezentuje interesy gmin i miast Stowarzyszonych na forum krajowym,
    - prowadzi wspólną politykę na rzecz przywracania i rozwoju walorów rekreacyjnych i turystycznych Wisły,
  - przyczynia się do rozwoju portów i przystani w sferze usług portowych obsługi barek i innych środków transportu,
  - prowadzi działalność gospodarczą - w szczególności wydawniczą, szkoleniową, konsultingową,
    - udziela poparcia i pomocy w prowadzeniu prac badawczych i publikowaniu wydawnictw poświęconych problematyce rzeki Wisły,
    - prowadzi dokumentację dotyczącą Wisły w zakresie realizowanych celów,
  - czuwa by wszelkie działania związane z wykorzystaniem wód Wisły do celów gospodarczych, turystycznych, rekreacyjnych i transportowych były zgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju (Agenda 21) i odnowy krajobrazu,
  - niesie solidarną pomoc w sytuacjach losowych, klęsk żywiołowych itp., zwłaszcza powodzi i zagrożeń związanych z wodami dorzecza Wisły,
  - wspomaga i promuje, organizacyjnie i finansowo działania miast nadwiślańskich, szczególnie członkowskich, wypełniające cele statutowe Związku
- Inicjował, współtworzył, wspierał wydanie Albumu: „Polska leży nad Wisłą”.

#### • Etc... itd...itp...

Proszę państwa mówiono o tym od II Rzeczypospolitej, a właściwie od I Rzeczypospolitej, bo są pewne wzmianki tam także. Zrobił to związek, jako organizacja społeczna. Skończyliśmy program w 2006 roku. Został on przekazany wszystkim świętym. W tej chwili jest z braku innego programu, bo ja uważam, że powinien być oczywiście aktualizowany programem, którym szafuje Rząd Rzeczypospolitej, poprzedni i obecny, jako program państwowy, bo po prostu innego nie ma. Ważne natomiast jest nie to, że on jest na stronie internetowej Ministerstwa Środowiska, tylko to proszę Państwa, że tak naprawdę w 80% został już wdrożony w życie, i wprowadzone rzeczy. Między innymi elementem tego programu i zasługą Związku jest Program dla Żuław, który w tej chwili, no jesteśmy powiedzmy w takiej fazie początkowej realizacji już twardej, no, bo jeszcze trzeba było go przygotować.

### Projektu Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

- PRZEWIDUJE :  
„Brak rozwoju”  
gospodarki wodnej  
W praktyce oznacza to jej  
- degradację  
A w konsekwencji - upadek
- Żegluga śródlądowa,  
energetyka wodna i turystyka  
wodna przedstawione są  
jako działania,  
które rzekomo zagrożają  
środowisku naturalnemu



Hasło Związku jest przywrócić Wisłę Życiu. I oczywiście Polska leży nad Wisłą. Chcemy to przypomnieć.

Proszę państwa. Projekt Strategii Gospodarki Wodnej Rzeczypospolitej Polskiej w ogóle nie przewidywał w pierwszej wersji żeglugi śródlądowej. Więc to jest takie novum.

## PROJEKT STRATEGII GOSPODARKI WODNEJ RP DO 2030 ROKU

**NIE PRZEWIDYWAŁ  
W PIERWSZEJ WERSJI,  
NIE TYLKO ROZWOJU,  
ALE NAWET ISTNIENIA  
ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ**

### „PODATEK (w istocie) DENNY”

Jednym z najbardziej kontrowersyjnych wydatków w ostatnim roku w dziedzinie gospodarki wodnej był tzw. „podatek denny”. Można się spierać także z innym nazewnictwem, jak np. „denny paragraf”, „denny prawek”, ale tu wprost z określeniami typu: „dennos pomysł”, „absurdalne opłaty”, „kosmiczny pomysł” i wiele, wiele innych, jednak większość z nich nie nadaje się do powtarzania, najdokładniej ujmując za słarszczyk wyrazu, tutejsi polakomę dobranych określeń!



Zawartość na forach internetowych, w prasie, radiu i telewizji, w opiniach komentatorów i zagłębiających się w temat w mediach, zdaje częściowo „dokonywać” kompromisowego „podziału” między stronami. Wskazywał na to powołanie jednego z autorów projektu, wskazującego konkretnie, że „nie chodzi o to, czy ma być, ale o to, jak”. Wskazywał na to powołanie jednego z autorów projektu, wskazującego konkretnie, że „nie chodzi o to, czy ma być, ale o to, jak”. Wskazywał na to powołanie jednego z autorów projektu, wskazującego konkretnie, że „nie chodzi o to, czy ma być, ale o to, jak”.

Wskazywał na to powołanie jednego z autorów projektu, wskazującego konkretnie, że „nie chodzi o to, czy ma być, ale o to, jak”. Wskazywał na to powołanie jednego z autorów projektu, wskazującego konkretnie, że „nie chodzi o to, czy ma być, ale o to, jak”.

W tej chwili on jest wpisany, taki enigmatyczny zapis.

## Program rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce.



Ministerstwo Infrastruktury

Proszę sobie wyobrazić, że cięta dość takie niemrawe, jakim jest Krajowa Rada Gospodarki Wodnej zakwestionowały ten projekt, nie zgodziły się na niego. Czyli odrzuciły projekt rządowy, i to dla dwóch rządów.

**Program rozwoju transportu wodnego śródlądowego w Polsce**  
*Przywrócenie parametrów eksploatacyjnych określonych w klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych do roku 2027*

Klient: Ministerstwo Infrastruktury

Warszawa, 7 czerwca 2011

ECORYS 



Koncepcja natomiast przestrzennego zagospodarowania kraju, ja dodaję zawsze, że ten kraj to jest Polska, żebyśmy też nie mówili w jakiś taki sposób bardzo jakby enigmatyczny przewiduje, cytat: Brak rozwoju gospodarki wodnej”. W praktyce oczywiście oznacza to i degradację i upadek, jeśli chcemy, żeby Wisła wyglądała tak, to właśnie do tego zmierzamy w tej chwili.

### **Projektu Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030**

- PRZEWIDUJE :  
*„Brak rozwoju”  
gospodarki wodnej*  
W praktyce oznacza to jej  
- degradację  
A w konsekwencji - **upadek**
- *Żegluga śródlądowa,  
energetyka wodna i turystyka  
wodna przedstawione są,  
jako działania,  
które rzekomo zagrożają  
środowisku naturalnemu*





Proszę państwa. Obrazek powyżej, z prawej strony, szkoda, że nie na Pomorzu, ale parę byśmy takich miejsc znaleźli, Tyniec. To jest bardzo precyzyjnie uregulowana rzeka. Jeżeli ktoś myśli, że to jest naturalny jej bieg, to jest to nieprawdą.

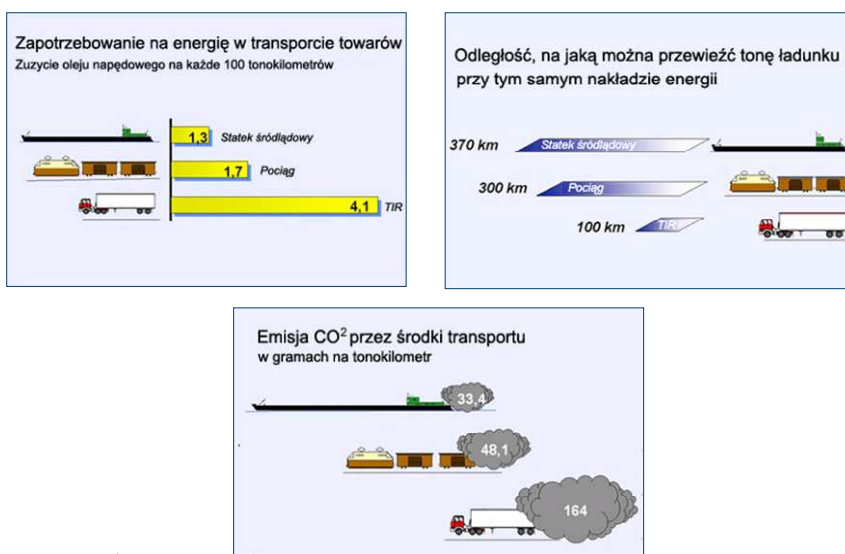
Wisła od 800 lat była rzeką regulowaną. Przez całą historię I Rzeczypospolitej była rzeką regulowaną, na tyle, na ile w danym okresie historycznym umiano to robić.

Dopiero po roku, tak naprawdę 80 przestano dbać o Wisłę, tak bym to powiedział. Przestano się nią zajmować.

To, co w tej chwili jest, to nie jest fakt, że rzeka jest ostatnio dziką rzeką Europy. Wisła jest pierwszą dziczącą rzeką Europy. To jest proszę państwa grzech zaniechania, za który, no niestety całe społeczeństwo bardzo słono już płaci.

Jeżeli ktoś uważa, że transport wodny jest szkodliwy, no to, to są dane, które wskazują, ja nie będę ich przedstawiał, bo w tym gronie wszyscy wiedzą, że jest on kilkadziesiąt razy bardziej ekologiczny niż transport, nawet kolejowy, nie mówiąc już o samochodowym. Żegluga śródlądowa, energetyka wodna i turystyka wodna są przedstawione, jako rzeczy, które zagrażają ochronie środowiska i środowisku naturalnemu.

### Transport rzeczny a ekologia















ECORYS  
Źródło: Niemiecki Instytut Energii i Środowiska  
[http://www.wsv.de/Schiffahrt/Binnenschiff\\_und\\_Umwelt/index.html](http://www.wsv.de/Schiffahrt/Binnenschiff_und_Umwelt/index.html)

Tutaj mamy emisje, oczywiście różnych gazów negatywnych do środowiska.



## Transport rzeczny a ekologia – zewnętrzne koszty w przewozie towarów

Koszt w € na każde 100 tonokilometrów (100 ton ładunku na odległość 1 km)	Zanieczyszczenie powietrza	Wypadki	Hałas, zatrucie wody, gleby itp.
Transport drogowy 	 1,21	 0,92	 0,44
	<b>Łącznie 2,57 €</b>		
Koleje 	 0,16	 0,06	 0,36
	<b>Łącznie 0,58 €</b>		
Statek śródlądowy 	 0,17	 0,005	 mniej niż 0,005
	<b>Łącznie mniej niż 0,18 €</b>		

Źródło: Niemiecki Instytut Energii i Środowiska  
ECORYS [www.wsv.de/Schiffahrt/Binnenschiff\\_und\\_Umwelt/index.html](http://www.wsv.de/Schiffahrt/Binnenschiff_und_Umwelt/index.html)

Jeszcze przy okazji proszę to porównać, bo proporcja wtedy jest znacznie większa, jaką nośność ma barka, a jaką pociąg, a jaką samochód? Armatorzy oczywiście muszą w związku z tym szukać nowych sposobów na to, aby zarobić na życie. Bardzo różnych rzeczy się imają. A tak naprawdę leży wszystko w układzie kompetencyjnym, z którym Związek walczy.

Układ kompetencyjny, który dzieli jakby zadania gospodarki wodnej na sześć Ministerstw, a po oddzieleniu administracji od Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji na siedem Ministerstw.

**Układ kompetencyjny w polskiej gospodarce wodnej, czyli :  
„gdzie kucharek sześć, tam nie ma co jeść!”**

Okazuje się, że owych „kucharek” jest znacznie więcej, jednakże dalej wskazuje przede wszystkim wybrane kompetencje poszczególnych resortów, które mają istotne znaczenie dla gospodarki wodnej,  
a tych w istocie było sześć, do podziału MSWiA na MSW i AiC,  
można też wspomnieć co najmniej o sześciu następnych...  
Przedstawię jedynie część zadań poszczególnych resortów związanych z wodami śródlądowymi, ale i to wystarczy, by wyobrazić sobie stopień skomplikowania i praktyczną niewydolność administracji publicznej, zwłaszcza – centralnej, do sprawowania skoordynowanego zarządu nad kompleksem zagadnień dotyczących gospodarki wodnej.

Przy czym wiele istotnych elementów jest jeszcze w następnych sześciu Ministerstwach. A trzynastą to jest kolejna feralna liczba, jeśli ktoś, kto wierzy, natomiast w rzeczywistości prawie nie ma resortu, który czegoś tam wspólnego, ja mówię o Wiśle, ale w ogóle z rzekami nie ma. Czyli można by powiedzieć, że gospodarzy nad Wisłą jest tak wielu, nie mówimy przecież jeszcze o samorządzie, o prywatnych gospodarzach itd.

**Ministerstwo Gospodarki** – m.in.: „funkcjonowanie krajowych systemów energetycznych, z uwzględnieniem zasad racjonalnej gospodarki i potrzeb bezpieczeństwa energetycznego kraju”, w tym oczywiście energetyka wodna.

**Ministerstwo Skarbu Państwa** – m.in. nadzór właścicielski nad przedsiębiorstwami państwowymi, nad przedsiębiorstwami skomercjalizowanymi, a także wykonywanie władztwa SP w stosunku do akcji i udziałów sprywatyzowanych przedsiębiorstw działających w gospodarce wodnej, np. przedsiębiorstwa budownictwa wodnego, ale także np. Lotos S.A., Orlen S.A. (nad Wisłą) i inne.

**Ministerstwo Infrastruktury** – żegluga śródlądowa (Urzędy Żeglugi Śródlądowej), śródlądowe drogi wodne.

**Ministerstwo Rolnictwa** – rybactwo, melioracje, problematyka suszy, hodowle ryb i inne, zarybianie.

**Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji** – bezpieczeństwo przeciwpowodziowe, procedury w wypadku klęsk żywiołowych, wały przeciwpowodziowe, bezpieczeństwo i porządek na akwenach, policja wodna.

-Można uznać, że najważniejsze w omawianej dziedzinie kompetencje skupione są w **4** resortach, to jest: **MŚ, MI, MSW oraz AiC**,  
-uzupełnione przez: **MG, MSP, MR**,  
-a także w jakimś zakresie mniej, czy bardziej istotnym, pewne kompetencje posiadają także: **MK, ME, MPiPS, MZ, MRR, MON** i ...  
-na tym tuzinie już listę zamykam pamiętając o: **Wojewodach, Marszałkach, Starostach, Prezydentach, Burmistrzach, Wójtach**, uzupełniających administrację publiczną  
- a także o licznych innych **podmiotach prywatnych**

Tu są kompetencje, to są te rzeczy, które będę pomijał, całą prezentację państwu pozostawię, więc gdyby Państwo chcieli wrócić, albo kiedykolwiek dyskutować na ten temat, to jestem do dyspozycji.

Rozwiązanie pomorskie ja tu mówię, dlatego, że wcześniej takim rozwiązaniem, które zaproponowała Holenderska firma ECORYS, robiąca na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury, ale za pieniądze Banku Światowego badanie i analizę stanu, zaproponowała po prostu powołanie Ministra Gospodarki Wodnej i stworzeniu Resortu z tego.

## **Rozwiązanie Pomorskie :**

### **Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Śródlądowej**

*Ministerstwo Morza i Rzek*

Ja dodaję, że jest rozwiązanie pomorskie, które staram się przedstawić, a mianowicie Ministerstwo Gospodarki Morskiej Śródlądowej, bo Morskie już w ogóle nie chce mówić, zresztą koledzy będą mówić, ale to jest kolejna dziedzina, o którą że tak powiem, no nie za bardzo się dba w Polsce. To tak bardzo eufemistycznie znowu mówię.

### **Propozycja rozwiązania**

*Przede wszystkim należy skupić najważniejsze kompetencje umożliwiające sprawny i skoordynowany zarząd sprawami gospodarki wodnej.*

W pierwszej kolejności kompetencje MŚ, MI, MSW oraz AiC  
Można to uczynić poprzez powołanie nowego resortu

**Ministerstwa Gospodarki Wodnej**, *któremu by podlegały:*

- Urząd Gospodarowania Wodami,
- Urząd Żeglugi Śródlądowej,
- Urząd Infrastruktury Wodnej i Dróg Wodnych,
- Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej - Zlewni Wisły,
- Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej - Zlewni Odry,
- Państwowe Gospodarstwo Wodne "Wody Polskie" - zarządzające Funduszem Polskich Wód Śródlądowych,
- Urząd Przeciwpowodziowy i Prewencji Suszy.



## **Propozycja rozwiązania w skromniejszym nieco wariacie przekształceń**

Należałoby powołać:

### **Państwowy Zarząd Gospodarki Wodnej,**

utworzony z przekształcenia KZGW i zarządzający:

- Regionalnym Zarządem Gospodarki Wodnej - Zlewni Wisły,
- Regionalnym Zarządem Gospodarki Wodnej - Zlewni Odry,
- Funduszem Polskich Wód Śródlądowych (FPWŚ),
- Urzędem Żeglugi Śródlądowej,
- Urzędem Infrastruktury Wodnej i Dróg Wodnych,

Powinien on znajdować się pod nadzorem *Prezesa Rady Ministrów*, a całość pod zwierzchnictwem **Ministra** (w Kancelarii Prezesa RM)

- **pełnomocnika rządu d/s Gospodarki Wodnej**
- I najlepiej Członka Rady Ministrów.

Program dla Wisły i Jej Dorzecza 2020. Tu nawet nie chcę go przedstawiać.

## Program dla Wisły i Jej Dorzecza 2020



- Związek Miast Nadwiślańskich

- Biuro

Wdrażania Programu  
dla Wisły  
i Jej Dorzecza 2020

dr Tomasz Sowiński

Biuro Wdrażania Programu dla Wisły i jej Dorzecza 2020

Najistotniejsze elementy, to chodzi oczywiście o to, że zachowuje on zasadę zrównoważonego rozwoju i ramowej dyrektywy wodnej, a więc to, to najczęściej jest podważane. Powołuje się na ramową dyrektywę wodną, a zwłaszcza na dyrektywę środowiskową, czy ptasią.

## Podstawowe założenia prawne Programu

- **Konstytucyjna zasada zrównoważonego rozwoju**
- Ustawy: Prawo wodne, prawo ochrony i kształtowania środowiska
- Dyrektywy unijne, przede wszystkim **Ramowa Dyrektywa Wodna**
- Polityka ekologiczna Państwa
- Umowy i konwencje międzynarodowe
- Strategie na szczeblu krajowym i województw samorządowych



dr Tomasz Sowiński    Biuro Wdrażania Programu dla Wisły i jej Dorzecza 2020

## Cele PROGRAMU



- **Bezpieczeństwo przed powodzią, suszą i innymi nadzwyczajnymi zagrożeniami.**
- **Poprawa ekosystemu dorzecza Wisły**
- **Poprawa jakości wód powierzchniowych i podziemnych.**
- **Umożliwienie rozwoju gospodarczego, w tym rolnictwa, w dorzeczu Wisły, zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju.**

dr Tomasz Sowiński    Biuro Wdrażania Programu dla Wisły i jej Dorzecza 2020

# Terytorialny obszar Programu

- Dorzecze Wisły w granicach RP
- Dorzecza innych rzek i rzeki Przymorza przypisane do umownego dorzecza Wisły
- Konieczność współpracy międzynarodowej na obszarach dorzeczy wspólnych z sąsiednimi państwami



dr Tomasz Sowiński    Biuro Wdrażania Programu dla Wisły i jej Dorzecza 2020

Oczywiście, jeśli chodzi o organizacje Eko -terrorystyczne, natomiast zapomina się, że naczelną zasadą Unii i Polski jest zasada zrównoważonego rozwoju, która jest zapisana w Konstytucji, no a zrównoważony tzn., że ludzie są mniej więcej tyle warci, ile zwierzęta a nie mniej, jak by chcieli właśnie przedstawiciele organizacji proekologicznych. Dodam, że Związek Miast Nadwiślańskich jest jak najbardziej organizacją ekologiczną, proekologiczną, uczymy, wydajemy, robimy konferencje w tej sprawie. Dlatego ekologię rozumiemy, jako element zrównoważonego rozwoju i tego, że czemuś służy i komuś służy, a nie jest sztuką samą w sobie. To, co jest najważniejsze, najświeższym elementem pracy Związku. W zeszłym roku, a w tym roku opublikowana tj. pierwsza część programu rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego.

## **Program rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce.**

- ◆ Jest to pierwsze w ostatnich latach tak obszerne opracowanie poświęcone infrastrukturze transportu wodnego śródlądowego w Polsce.
- ◆ Ministerstwo Infrastruktury przy współpracy z Krajowym Zarządem Gospodarki Wodnej zleciło przygotowanie Programu konsorcjum firm ECORYS Nederland BV i ECORYS Polska Sp. z o.o. ze środków Banku Światowego, w ramach Trzeciego Projektu Utrzymania i Rewitalizacji Dróg i zgodnie z jego procedurami



To jest ten program, o którym mówiłem. Można powiedzieć, że w tej chwili jest to najważniejsza rzecz w Polsce, jeśli chodzi o gospodarkę wodną i transport wodny, czyli żeglugę śródlądową. Generalnie rzecz biorąc, to jest część pierwsza, którą Ministerstwo już zatwierdziło, jest na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury. To jest analityczna część. Ciężka, ale do przełknięcia. Natomiast druga część mówi, jak z tego wyjść. No, i to jest trudne do przełknięcia, zwłaszcza administracji centralnej, dlatego myślę, że tak szybko się na tej stronie chyba nie pojawi. Generalnie rzecz biorąc proszę państwa program podaje, tu jest analiza. W drugiej części jest podane, co należy robić i jak, w układzie właśnie do 2027 roku - to jest ten okres pierwszy i do 2040 - okres drugi.

Smutne w tym są dwie rzeczy. Po pierwsze, że nikt nie wierzy, że to zostanie zrobione. Po drugie, że a dodam, że kilometr rzeki, czy regulacja kilometra rzeki kosztuje wielokrotnie mniej niż kilometr autostrady. Czyli, gdyby, np. wziąć pod uwagę, że rezygnujemy ze 100 km autostrady, to właściwie Wisłę mamy uregulowaną. To przekładam tylko. Oczywiście nie mamy, z czego zrezygnować, no, ale, jeśli ktoś mówi, że to jest drogie, to porównajmy w takim razie do innych inwestycji, które są jeszcze droższe.

Konstatacja druga. Jeśli ten program zostałby w 100% zrealizowany, to w 2040 roku osiągniemy stan śródlądowych dróg wodnych, który będzie mniej więcej odpowiadał stanowi z roku 1980, co jest tragiczne. A to jest znacznie gorszy stan niż ten, który mieliśmy przed II wojną światową. Rzeczywiście nie jest to najciekawsza perspektywa. Naturalnie proszę państwa, to będą rozwiązania nowoczesne. Tu mówimy o centrach logistycznych. Gdańsk byłby jednym z największych centrów logistycznych żeglugi śródlądowej w Polsce. Czyli zaplecze portu i rozładowanie portu, gdzie w tej chwili proszę państwa jeden kontenerowiec, to są samochody tiry do Tczewa, zajmują na autostradzie, jak by były ustawione w rzędzie. Dlatego rozładowanie tego nie leży po stronie dróg, choć jest to absolutnie niezbędne, ale przede wszystkim takim instrumentem rozładującym jest żegluga śródlądowa. Bardzo poważnie o tym myślimy. I tu z kolei odnosząc się do zapisów państwa polskiego, no trzeba powiedzieć tak. Jeżeli zrealizowalibyśmy to, o czym Związek Miast Nadwiślańskich mówi od początku powstania, czyli kaskady Dolnej Wisły, naturalnie z rozwiązaniami nowoczesnymi. Nie z rozwiązaniami tam, powiedzmy z lat 60, a idee kaskady Dolnej Wisły, jeszcze inżynierowie, m.in. prof. i Ministra Kwiatkowskiego przecież wcielali, czy proponowali. To mielibyśmy proszę państwa 5, do 6 stopni wodnych, stopni nie progów, czyli z elektrowniami przepływowymi, które dają łączną moc jednego bloku elektrowni, którą się planuje w Żarnowcu. Tam się dwa bloki, co prawda planuje. Cena byłaby trochę mniejsza, ale porównywalna jak elektrowni, przy czym do tego mielibyśmy jeszcze dwa do trzech mostów i całkowicie uregulowaną i zabezpieczoną kwestię powodzi i na odcinku właściwie od Włocławka aż do morza. Czyli w całym naszym województwie pomorskim i w większości województwa kujawsko-pomorskiego, plus czysta i zdrowa, i bez-kosztowa można by powiedzieć energetyka wodna, bo nie musimy tutaj kupować środków radioaktywnych, a potem ich utylizować i bardzo drogo za to płacić.

Do tego proszę państwa w 80% jest gotowa, tzn. gotowe jest więcej, ale tyle deklaruje, nie, kto inny a nasza firma ENERGA budować to i ponieść koszty budowy, a później oczywiście także ewentualne zyski. W przypadku elektrowni w Żarnowcu,

większość kosztów poniesie budżet państwa i część dotacji Unii Europejskiej, która przypada na Polskę. Co oznacza, że jeśli byśmy poszli w rozwiązanie wodne, to jeszcze dodatkowo państwo zaoszczędzi olbrzymie miliardy złotych, bo koszt jest około 40 miliardów złotych jednego i drugiego rozwiązania.

Tutaj jest bardziej szczegółowo podany. Pokazuje województwo kujawsko-pomorskie i pomorskie, czyli Stocznia Tczew, Stocznia Wisła, Śluza, Czersko Pomorskie w Bydgoszczy, gdzie Bydgoszcz jest kluczem w oczywisty sposób

## Na ostatnim dolnym odcinku Wisły prowadzi działalność kilka stoczní:

- **Stocznia Tczew** Sp. z o.o. specjalizuje się w budowie i remoncie statków, łodzi oraz jachtów. Oferta przedsiębiorstwa obejmuje również produkcję i sprzedaż wyposażenia i przyrządów żeglarskich<sup>12</sup>;
- **Stocznia WISŁA** Sp. z o.o.: posiadany przez stoczníę slip boczny umożliwia budowę jednostek o długości do 40 metrów. Stanowiska montażowe na nabrzeżach stoczní pozwalają na budowę stalowych konstrukcji okrętowych o wysokości do 28 metrów i masie jednostkowej do 600 ton. Stocznia posiada cztery nabrzeża: Kaszubskie (dł. 74 m, gł. min. 2,2 m), Motławskie (dł. 215 m, gł. min. 2,2 m), Krakowieckie (dł. 99 m, gł. min. 2,5 m) oraz Bałtyckie (dł. 155 m, gł. min. 3,1 m)<sup>13</sup>.

## Inne istniejące obiekty infrastruktury rzecznej, tj.: nabrzeża przeładunkowe na Wiśle:

- **Toruń** (km 730): długość przeładunkowa nabrzeża wynosi 15 m; powierzchnia placów składowych 7.000 m<sup>2</sup>, zaś głębokość 2-2,5 m;
- **Toruń** (km 735): długość przeładunkowa nabrzeża wynosi 120 m; powierzchnia placów składowych 3.000 m<sup>2</sup>, zaś głębokość 2-2,5 m;
- **Solec Kujawski** (km 763): długość przeładunkowa nabrzeża wynosi 60 m; powierzchnia placów składowych 3.000 m<sup>2</sup>, zaś głębokość 2-2,5 m;
- **Bydgoszcz** (km 773,27): długość przeładunkowa nabrzeża wynosi 246 m, zaś głębokość 1,2-1,5 m;
- **Bydgoszcz** (km 774,9): powierzchnia placów składowych 3.000 m<sup>2</sup>, zaś głębokość 2-2,5 m;
- **Głogówko** (km 807): długość przeładunkowa nabrzeży wynosi 60 m; powierzchnia placów składowych 1.200 m<sup>2</sup>, zaś głębokość 1,2-1,5 m;
- **Grudziądz** (km 834,9): długość ogólna nabrzeża wynosi 550 m; powierzchnia placów składowych 1.000 m<sup>2</sup>, zaś głębokość 0,4-0,6 m.

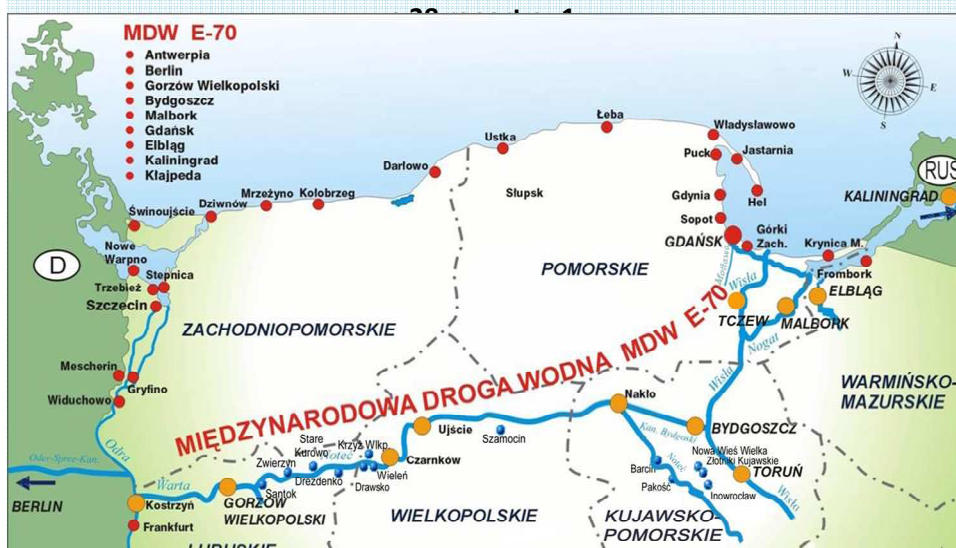
Porozumienie Marszałków sześciu województw. Można by powiedzieć, że działamy pod prąd. Nasi Marszałkowie, samorządy działają pod prąd ideom państwa, które po tym porozumieniu, po rozpoczęciu tych działań, mało tego, po przyznaniu przez państwo polskie przez rząd pieniędzy na koncepcję tego rozwiązania, potem się mówi, że nie ma następować dalej rozwój. No oczywiście jak wykazuje m.in., to, że Związek ma, o co walczyć, i jest, o czym rozmawiać.

## Rozwój gospodarczy dorzecza rzeki Wisły

### w Programie dla Wisły i jej dorzecza 2020

### i POROZUMIENIU MARSZAŁKÓW WOJEWÓDZTW

Ogólna charakterystyka drogi wodnej – Odra – Wisła (północ) – E-70



Jeśli mówimy tutaj o klasie rzek, no to II klasa byłaby oczywiście zachowana z przejściem na IV. Obecnie mówimy minimum II klasa z przejściem na IV klasę a ż do



ujścia rzeki, co oznacza, że praktycznie przy IV klasie jesteśmy w stanie przyjąć każdą barkę europejską na naszą wodę. Tu warto dodać jeszcze, że należy rozróżnić dwie rzeczy. Czystą klasyfikację z Rozporządzenia Ministra i rzeczywistość, tak bym to określił. Rozporządzenie idzie oczko dalej, czyli, że to, co budujemy tak naprawdę jest o klasę wyżej niż mówią o tym normy europejskie. Tak wiele rzeczy robimy w Polsce, czyli jeśli mówimy o IV, to mówimy o V. Jeśli mówimy z kolei też o drogach wodnych, to można powiedzieć, że część dróg wodnych dzisiaj już teoretycznie spełnia, jako woda, że tak powiem, jako koryto warunki nawet dwie klasy wyższe niż mają. A co jest przeszkodą? To, że np. na trasie 100 km jest jeden, albo dwa mosty, które mają za niskie przęsła, o metr lub półtora.

Tak jest m.in. na Odrze, tak jest na Żuławach w kilku miejscach, no i w jednym miejscu, gdzie most zbudowano ukosem, nie po przekątnej pod kątem prostym, tylko ukosem, co spowodowało, że przejście w najszerszym miejscu w związku z tym jest węższe. Czyli, że barka, która powinna tamtędy przejść, nie może przejść, bo musiałaby iść ukosem i zahaczyć o brzeg. No, to są takie nasze nowe rozwiązania. On jest dość wysoki, on jest dość długi, on spełnia wszystkie parametry. Nawet jest za długi, bo jakby szedł prosto przez rzekę, to byłby krótszy. Ale tak sobie wymyślono i to jest dokładnie na drodze do Kaliningradu. Czyli zablokowaliśmy od razu cały ten pomysł marszałków przez jeden głupi most, ale to już inna kwestia.

To, o czym przede wszystkim mówimy to jest droga E-70 i droga E-40. Droga E-70 to można powiedzieć skrótowo, że to jest Berlin - Królewiec, ale tak naprawdę to jest Europa Zachodnia i Wschodnia. Dlatego, że jeśli te dwa miejsca połączymy, to połączymy całą Europę. Droga E-40, międzynarodowa droga wodna E-40, to jest przede wszystkim Wisła, ale oczywiście w planie, który teraz planujemy także rzekę Bug i także pozostałe rzeki.

### ***Międzynarodowa Droga Wodna E-70***

Międzynarodowa Droga Wodna (MDW) E-70 (Holandia-Rosja) na polskim odcinku przebiega od kanału Odra-Hawela (km 667,2 rz. Odry), następnie przez rz. Odrę do Kostrzyna, gdzie łączy się z drogą wodną Odra-Wisła. Szlak ten prowadzi Wartą, Notecią, Kanałem Bydgoskim i Brdą, aż do Wisły (294 km). Następnie Wisłą, Nogatem i Zalewem Wiślanym (114 km) do granicy z Rosją. Trasa ta obejmuje teren pięciu województw: zachodnio-pomorskiego, lubuskiego, wielkopolskiego, kujawsko-pomorskiego i warmińsko-mazurskiego. **Polski odcinek drogi E-70 można zaliczyć do II klasy z wyjątkiem części Noteci Dolnej od Krzyża Wielkopolskiego do Kanału Bydgoskiego, który to odcinek zakwalifikowany jest do klasy Ib.**

**Droga E-70 jest skanalizowana przy pomocy 22 stopni wodnych, z których jeden – śluza Czersko Polskie w Bydgoszczy – jest nowym stopniem, oddanym do użytku w 1999 r.**

**Pozostałe 21 śluz to w większości obiekty nieelektryfikowane, zbudowane na przełomie XIX i XX w.**

Szerokość szlaku wodnego waha się od 16 do 25 m, minimalne promienie łuków wynoszą 200-250 m, a minimalne 38 Program rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego

prześwity pod mostami to 3,5-4 m. Gwarantowane głębokości tej trasy wynoszą 1,2-1,5 m, a graniczna dozwolona prędkość statków – 8 km/h.

### ***Rzeka Wisła od Włocławka do Zatoki Gdańskiej (od km 684+000 do km 941+300)***

- Wisła od km 684+000 do Torunia 718+000 mimo zakwalifikowania do klasy Ib o znaczeniu regionalnym nie spełnia wymagań tej klasy w zakresie głębokości tranzytowej. Głębokości tranzytowe w odniesieniu do wody średniej wynoszą odcinkami 1,2 m. W czasie niżówek głębokości spadają poniżej 1,0 m, osiągając nierzadko nie więcej niż 0,6 ÷ 0,7 m. Gwarancja wymaganej dla tej klasy głębokości tranzytowej wynosi praktycznie 5% całego okresu nawigacyjnego (kilkanaście dni).
- Nawigacja odbywa się pomiędzy istniejącymi w korycie rzeki naturalnymi przeszkodami i jest szczególnie trudna, a czasami wręcz niemożliwa (przy większych zanurzeniach jednostek pływających) w okresie niskich stanów wody. Tranzyt jednostek pływających na odcinku Wisły w km 684÷718 może odbywać się praktycznie tylko pod warunkiem zwiększonego zrzutu wody przez stopień we Włocławku. Zainteresowani armatorzy we własnym zakresie ustalają z administracją czasowe zwiększenie przepływu przez stopień celem umożliwienia spływu jednostek w dół Wisły.

### ***Rzeka Wisła od Włocławka do Zatoki Gdańskiej (od km 684+000 do km 941+300)***

Rzeka Wisła od Torunia (ujęcie rz. Tażyna) km 718 do Portu Tczew w km 910 pozostaje normatywnie **w klasie II drogi wodnej** o znaczeniu regionalnym. Spełnia wymagania w zakresie szerokości szlaku żeglownego (30 m), promienia łuku (300 m) oraz minimalnego prześwitu pod mostami ponad WWŻ (3,0 m), ale z ograniczoną głębokością tranzytową do 1,4 m. Gwarancja wymaganej dla tej klasy głębokości tranzytowej (**1,8 m**) wynosi **do 10% całego okresu nawigacyjnego**. Duża część ostróg na tym odcinku jest zniszczona i nie spełnia swej funkcji regulacji nurtu. Nurt jest zdekoncentrowany, przekłada się z jednego na drugi brzeg. Np. w km 884, ze względu na duże zniszczenie ostrogi i oderwanie jej od łądu, główny nurt rzeki układa się pomiędzy niezniszczoną częścią ostrogi, a lewym brzegiem, na szerokości ok. 70 m. Jest to miejsce bardzo niebezpieczne nawigacyjnie, gdyż istnieje możliwość zepchnięcia przez silne wiry jednostki pływającej na niezniszczoną część ostrogi **W korycie występują również łachy piaszczyste, przemieszczające się w skali roku w zależności od sytuacji hydrologicznej z intensywnością 150 – 900 metrów na rok.**

Wisła od Tczewa w km 910 do ujścia do Zatoki Gdańskiej jest w klasie III drogi wodnej o znaczeniu regionalnym. Spełnia wymagania w zakresie szerokości szlaku żeglownego (40 m), promienia łuku (500 m) oraz minimalnego prześwitu pod mostami ponad WWŻ (4,0 m). Nie spełnia parametrów klasy III w odniesieniu do głębokości tranzytowej. Odcinkami głębokości w nurcie rzeki ograniczone są do 1,6 m, wobec wymaganej dla tej klasy 1,8 m. Część budowli regulacyjnych na tym odcinku rzeki nie spełnia swych funkcji koncentracji nurtu ze względu na zniszczenia.

To, co chcielibyśmy w tym programie zrobić? To była, muszę powiedzieć wielka walka, żeby przekonać Ministerstwo, także Zespół, bo Zespół, żeby był spokój chciał odpuścić, ale udało nam się przekonać, że w wersji już do 2027 roku Wisła jest żeglowna od Torunia do Gdańska na poziomie, co najmniej IV klasy żeglowności, czyli pełna międzynarodowa żeglowność. I, jeśli chodzi o rok 2047, no to jest już z Gdańska do Warszawy, bez zabawy spuszczenia wody we Włocławku itd., czyli normalna standardowa, pełnowartościowa droga wodna.

## **Analiza możliwości włączenia żeglugi śródlądowej do intermodalnego systemu transportowego**

### **Do roku 2027**

- Rzeka Odra – od Świnoujścia do Kostrzyna
- **Rzeka Wisła – od Gdańska do Torunia**

### **Do roku 2047**

- Rzeka Odra – od Świnoujścia do Gliwic
- **Rzeka Wisła – od Gdańska do Warszawy  
oraz od Krakowa do Odrzańskiej Drogi Wodnej poprzez Kanał Śląski**

## **Program wieloletni przywrócenia parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych w Polsce do roku 2027**

- rzeka Odra na całej długości od Kędzierzyna – Koźła do połączenia z morskimi wodami wewnętrznymi wraz z Kanałem Gliwickim oraz Kanałem Kędzierzyńskim do minimum III klasy, a tam gdzie obecnie jest klasa V – utrzymanie tej klasy,
- **połączenie Odra – Wisła: Wartą, Notecią, Kanałem Bydgoskim i Brdą do minimum II klasy z wyłączeniem wymogu dotyczącego długości śluz**
- rzeka Warta od Poznania do połączenia z Notecią do obecnej klasy Ib,
- **rzeka Wisła:**
  - od Oświęcimia do Niepołomic (ew. do Podwała) do IV klasy,
  - od Płocka do Nieszawy/ Ciechocinka do IV klasy,
  - **od okolic Nieszawy do Tczewa do II klasy (przebudowa do IV klasy),**
  - **od Tczewa do Przegaliny do III klasy (możl. przebudowy do IV klasy),**
- **Rzeka Szarpawa, Nogat i Kanał Jagielloński do II klasy.**



# Analiza możliwości rozwoju i dostosowania polskich śródlądowych dróg wodnych do wymagań europejskiej sieci dróg wodnych do roku 2047

Do docelowej sieci bazowej (core network) TEN-T należy rekomendować następujące drogi wodne w granicach Polski:

- **Drogę wodną E-30 – na całej długości rzeki Odry, od ujścia do granicy z Republiką Czeską, wraz z Kanałem Gliwickim.**
- **Drogę wodną E-70 – na całej długości od granicy z Niemcami do granicy z Rosją.**
- **Drogę wodną E-40 – od ujścia Wisły wzdłuż jej biegu aż do kanału Wisła – Bug, wraz z planowanym kanałem.**
- **Drogę wodną Wisła – Odra od portów w Gdańsku i Elblągu, przez Wisłę, Kanał Śląski i Odrę do granicy z Republiką Czeską.**

Nazwałem to „Nie jesteśmy sami”.

## Nie jesteśmy sami...



**POROZUMIENIE**  
zawarte 22 września 2011 roku przez:  
**Ligę Morską i Rzeczną,**  
**Stowarzyszenie na Rzecz Miast i Gmin Nadodrzańskich**  
**Związek Miast i Gmin Morskich**  
**Związek Miast Nadwiślańskich**

**W imię szacunku dla przyszłych i odpowiedzialności wobec przyszłych pokoleń**

Sygnatariusze Porozumienia stwierdzają zgodnie:  
– Właściwym, naturalnym dobrem narodowym Polski jest dostęp do morza oraz posiadanie śródlądowych dróg wodnych. Potencjał wynikający z tego bogactwa powinien być jedną z ważnych podstaw przyszłego rozwoju kraju.  
– Społeczności nadmorskie i nadrzeczne powinny współpracować i wymieniać się doświadczeniami celem jak najlepszego wykorzystania atutów wynikających z ich położenia.  
– Dorożek związany z morzem i rzekami stanowi wartość wymagającą szacunku, kultywowania i troski o jego zachowanie.

**Przedmiotem wspólnej troski Sygnatariuszy będzie:**

- rewikalizacja dróg wodnych, portów i przystai celem zapewnienia dobrych połączeń transportowych między miejscowościami dorzecza Odry i Wisły, a Bałtykiem,
- rozwój żeglugi inwazyjnej, pasażerskiej i turystycznej oraz rozbudowa nowoczesnej infrastruktury związanej z wodą,
- zachowanie wysokich standardów ubelkości i środowisko oraz o czystość wód Bałtyku i wód śródlądowych.

**Wspólne działania Sygnatariuszy obejmują:**

Wymianę wiedzy i doświadczeń związanych z infrastrukturą wodną, zagospodarowaniem terenów nadbrzeżnych oraz związanych z wodą funkcji miast. Upowszechnianie w tej mierze dobrych praktyk krajowych i zagranicznych. Udział w tworzeniu i adaptowaniu standardów dotyczących wysokiej jakości przestrzeni publicznej związanej z wodami morskimi i śródlądowymi.

Propagowanie dorobku i tradycji Polskiej Morskiej i Rzecnej, historii floty i żeglugi morskiej i śródlądowej oraz ludzi, którzy na przestrzeni dziejów do ich rozwoju i wielkości się przyczynili. Kontynuację tradycji floty w dorzeczu Odry i Wisły. Wspieranie badań i publikacji oraz organizację zjazdów i ekspozycji historycznych dotyczących spraw rzeki i morza.

Współpracę z Parlamentem, administracjami państwową, rządową i samorządową oraz z instytucjami i organizacjami działającymi na rzecz morza i rzek – w skali regionów, kraju i Europy. Działanie na rzecz dobrego prawa dotyczącego morza, rzek, żeglugi, gospodarki wodnej, ochrony brzoźw i zapobiegania powodziom. Współudział w kształtowaniu strategii, polityki i programów operacyjnych dotyczących spraw morza, rzek i związanej z nimi infrastruktury.

Līga Morskā i Riecinā      Stowarzyszenie na Rzecz Miast i Gmin Nadodrzańskich      Związek Miast i Gmin Morskich      Związek Miast Nadwiślańskich



**POROZUMIENIE**  
zawarte 22 września 2011 roku przez:  
**Ligę Morską i Rzeczną,**  
**Stowarzyszenie na Rzecz Miast i Gmin Nadodrzańskich**  
**Związek Miast i Gmin Morskich**  
**Związek Miast Nadwiślańskich**

**W imię szacunku dla przyszłych i odpowiedzialności wobec przyszłych pokoleń**

Sygnatariusze Porozumienia stwierdzają zgodnie:  
– Właściwym, naturalnym dobrem narodowym Polski jest dostęp do morza oraz posiadanie śródlądowych dróg wodnych. Potencjał wynikający z tego bogactwa powinien być jedną z ważnych podstaw przyszłego rozwoju kraju.  
– Społeczności nadmorskie i nadrzeczne powinny współpracować i wymieniać się doświadczeniami celem jak najlepszego wykorzystania atutów wynikających z ich położenia.  
– Dorożek związany z morzem i rzekami stanowi wartość wymagającą szacunku, kultywowania i troski o jego zachowanie.

**Przedmiotem wspólnej troski Sygnatariuszy będzie:**

- rewikalizacja dróg wodnych, portów i przystai celem zapewnienia dobrych połączeń transportowych między miejscowościami dorzecza Odry i Wisły, a Bałtykiem,
- rozwój żeglugi inwazyjnej, pasażerskiej i turystycznej oraz rozbudowa nowoczesnej infrastruktury związanej z wodą,
- zachowanie wysokich standardów ubelkości i środowisko oraz o czystość wód Bałtyku i wód śródlądowych.

**Wspólne działania Sygnatariuszy obejmują:**

Wymianę wiedzy i doświadczeń związanych z infrastrukturą wodną, zagospodarowaniem terenów nadbrzeżnych oraz związanych z wodą funkcji miast. Upowszechnianie w tej mierze dobrych praktyk krajowych i zagranicznych. Udział w tworzeniu i adaptowaniu standardów dotyczących wysokiej jakości przestrzeni publicznej związanej z wodami morskimi i śródlądowymi.

Propagowanie dorobku i tradycji Polskiej Morskiej i Rzecnej, historii floty i żeglugi morskiej i śródlądowej oraz ludzi, którzy na przestrzeni dziejów do ich rozwoju i wielkości się przyczynili. Kontynuację tradycji floty w dorzeczu Odry i Wisły. Wspieranie badań i publikacji oraz organizację zjazdów i ekspozycji historycznych dotyczących spraw rzeki i morza.

Współpracę z Parlamentem, administracjami państwową, rządową i samorządową oraz z instytucjami i organizacjami działającymi na rzecz morza i rzek – w skali regionów, kraju i Europy. Działanie na rzecz dobrego prawa dotyczącego morza, rzek, żeglugi, gospodarki wodnej, ochrony brzoźw i zapobiegania powodziom. Współudział w kształtowaniu strategii, polityki i programów operacyjnych dotyczących spraw morza, rzek i związanej z nimi infrastruktury.

Līga Morskā i Riecinā      Stowarzyszenie na Rzecz Miast i Gmin Nadodrzańskich      Związek Miast i Gmin Morskich      Związek Miast Nadwiślańskich

To jest porozumienie ze Szczecina, z naszymi przyjaciółmi, współpracownikami Związku Miast i Gmin Morskich, postanowiliśmy się nawzajem wspierać, bo miasta nadmorskie często też są na ujściu rzek do morza, bo z kolei mamy tu jeszcze także współpracę ze Związkiem Miast i Gmin Nadodrzańskich i można by

powiedzieć, że takim bardziej patronem niż współpracownikiem jest Liga Morska i Rzeczna. Jednym słowem cztery duże organizacje, zwłaszcza te trzy samorządowe, bo za nami stoją samorzady, to nie jest organizacja kanapowa. Jesteśmy reprezentantami prawnymi, ustawowymi, liczyliśmy, około 7, czy 8 milionów ludzi, obywateli tego państwa.

Proszę państwa. Ten głos, jak do tej pory, niestety nie jest za dobrze słyszany w Warszawie, ale mamy nadzieję, że z czasem będziemy się przebijać, także między innymi wspólnym postulatem o powołanie Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Łądowej. I mamy nadzieję, że jednak armatorzy będą mogli normalnie pływać po rzekach dzięki naszej działalności.

Mam jeszcze proszę państwa taki załącznik, ale z tego, co wiem on był już prezentowany, a bardzo skrótowo. Działania Związku w zakresie na przykład wsparcia różnego rodzaju inicjatyw Gdańska i różnych organizacji gdańskich, tj. dotacje dla Gdańska na łączną kwotę około 200 tysięcy złotych. Może 3 tysiące mniej lub więcej, nie chcę teraz skłamać, bo ten rok jest niepodsumowany, więc nie wiemy. I oprócz tego dzięki naszej akcji „Lato dzieci na Wiśle”, takie dwa hasłowe zupełnie rzeki, bo te sztandarowe rozwiązania typ: „Program dla Wisły” i „Rewitalizacja śródlądowych dróg” są bezwzględnie najważniejsze, no program dla Żuław oczywiście, to proszę państwa jest kilkanaście tysięcy dzieci z Gdańska pod opieką Miejskiego Ośrodka Pomocy Rodzinie, z biednych rodzin także mogło brać udział w tym programie. To jest taka nasza idea, żeby, chociaż raz w roku wyrwać je z ich środowisk, wspomóc nasze MOPR-y, i żeby one mogły te dzieci zabrać w rejs statkiem na cały dzień na Wisłę. Sprawdza się to bardzo dobrze. Przy okazji ukłony pod kątem gdańskiego, MOPR, rzeczywiście bardzo dobrze z nimi współpracujemy w tym względzie. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Piotr Dzik**  
Dziękuję bardzo.

**Prof. Witold Andruszkiewicz**

Panie przewodniczący. Jeszcze w wypowiedzi pana prezesa można by wspomnieć, że ten odcinek do Gdańska, jako do portu morskiego, a również do Gdyni, bo też barki szty do Gdyni ma dla nas wielkie znaczenie.

**Przewodniczący Piotr Dzik**

Chciałbym dodać, że zawsze traktuję Wisłę, jako wodną autostradę A-1.

**Pan Tomasz Sowiński - Prezes Związku Miast Nadwiślańskich**  
Bo to była pierwsza polska wodna autostrada.

**Przewodniczący Piotr Dzik**

Czy tam były protesty ekologów?

**Pan Tomasz Sowiński - Prezes Związku Miast Nadwiślańskich**

Tak. Trzeba przyznać, że oni są wspierani, z chęcią bym powiedział poza oficjalnym wystąpieniem, ale w końcu warto byłoby to zbadać. Natomiast mamy bezwzględnie przykłady, że są wspierani przez organizacje, nie tylko ekologiczne, ale też gospodarcze zachodnie. Trzeba sobie zdawać z tego sprawę, to jest interes.

Ja nie mam jakichś pretensji szczególnych, bo takie działania są w całym świecie i w całej Europie. Mimo, że jesteśmy w Unii Europejskiej, różne kraje, sobie różnie tam, czy koncerty powiedzmy pod górkę robią. Natomiast, no my jesteśmy dość bezkrytyczni, natomiast nasze prawo niestety ochrony środowiska, bo trzeba wziąć pod uwagę, że Ministerstwo Środowiska tj., że tak powiem mekka ekoterrorystów. Tam rzeczywiście mają dostęp do tego Ministerstwa także na wiele stanowisk osoby, które, no są zagorzałymi takimi niemal fanatycznymi często osobami walczącymi, czy przedstawicielami organizacji walczących taką bezkompromisową i bezmyślną, też bym powiedział, nie chcę powiedzieć ochronę środowiska. Wisła najlepiej, żeby była zagrodzona.

To państwo doskonale znacie. W Gdańsku macie sytuację taką, bo są inwestycje, drogowe, mosty, sklepy, wszystko tu jest blokowane przez te organizacje i nie ukrywamy się, że często ich ustępstwo jest owiane nimbem tajemniczości, dlatego ustępują i wycofują pozwy.

### ***Przewodniczący Piotr Dzik***

Dziękujemy bardzo. Osobiście bardzo bym chciał, żeby Wisła była uregulowana, bo to bardzo ważne dla gospodarki.

Przechodzimy do punktu drugiego. Oddaję głos prezesowi Związku Miast i Gmin Morskich.

## **Punkt - 2.**

**Działalność Związku Miast i Gmin Morskich. Istotniejsze dokonania Związku w ostatnich latach w zakresie rozwoju gospodarczego miasta Gdańska.**

*Przedstawiają: Pan Andrzej Bojanowski - Prezes Związku Miast i Gmin Morskich, Pan Grzegorz Walczukiewicz - Dyrektor Biura Związku*

### ***Pan Andrzej Bojanowski - Zastępca Prezydenta Miasta Gdańska, Prezes Związku Miast i Gmin Morskich***

Szanowni panowie. Na przestrzeni lat rola i pozycja Związku była różna. Jak dotychczas skupiliśmy się dosyć istotnie nad pozycjonowaniem w ramach działalności Związku. Z jednej strony budowaniem jednak świadomości gospodarki morskiej przez pryzmat gospodarki związanej z transportem morskim, lądowym, - jako węzły transportowe, w konsekwencji poprzez usiłowanie przedstawienia, oczywiście zalet, ale także i pewnych skutków negatywnych, niedokończonej strukturalnej budowy systemu zarządzania, inwestowania i budowania portów morskich, właśnie m.in. w bardzo istotny sposób powiązanych z gospodarką i transportem śródlądowym. Między innymi z tego powodu rozpoczęliśmy i przystąpiliśmy także do tej wspólnej inicjatywy, dlatego, że szukamy, a relacje nasze przez Ministerstwo Środowiska, które budujemy tam od lat, a miasto Gdańsk jest dosyć istotnym, może nie beneficjentem, ale inicjatorem, jeśli chodzi o programy przeciwpowodziowe w obszarze Pomorza. Usiłujemy znaleźć źródła finansowania, w jaki sposób, jeśli tak jak pan Sowiński mówił, nie mamy na dzisiaj ochoty mówić o gospodarce śródlądowej i o transporcie śródlądowym, to, w jaki sposób zbudować te drogi? I w konsekwencji mieć infrastrukturę śródlądową, a potem dopiero dojrzywać do tego, że powinniśmy zacząć myśleć o wspólnych przedsięwzięciach. Budowaniu siły w postaci Ministerstwa i w konsekwencji kształtowania rozsądnej polityki morsko- wodnej szeroko rozumianej.

Panowie na pewno się orientujecie. Od lat, był krótki epizod, jeśli chodzi o wydzielenie z Ministerstwa Gospodarki, ministerstwa odpowiedzialnego za gospodarkę morską. Natomiast ministerstwo, wtedy też miałem okazję współpracować, ono jednak było słabe. To znaczy, nie, dlatego, że był słaby minister, czy były jakieś słabe kompetencje wśród urzędników. Natomiast słabe nadano jemu kompetencje, tzn. było to Ministerstwo bez kompetencji. A jeżeli Ministerstwo jest bez kompetencji, to tak, jakby go nie było. W związku z tym dokonaliśmy takiej analizy. Od 2008 roku rozpoczęliśmy prace i analizy, dlaczego, skoro jest tak źle, to czy mogłoby być lepiej? Czy w ogóle jest źle, a może jest dobrze, tylko nam wydaje się, że jest źle?

Z naszej oceny wynika, że nie jest dobrze. Jeżeli chodzi o gospodarkę morską, a szczególnie, tak jak mówię z nastawieniem na interesy Gdańska, czyli portu gdańskiego jest zdecydowanie słabiej niż mogłoby być. Jedną z diagnoz, którą postawiliśmy w ramach projektów, które organizowaliśmy, kilku projektów, i to nie były nasze projekty, żeby to była też jasność. To nie był projekt Gdańska, który by Gdańsk postanowił z panem profesorem wymyślić sobie jedyne słuszne rozwiązanie, tylko po prostu ściągnęliśmy sobie modele europejskie. Zaczęliśmy debatę publiczną na temat tych modeli, jak to funkcjonuje, które są najskuteczniejsze. Popatrzyliśmy, które porty są najsilniejsze, dlaczego zbudowały tą siłę, na czym zbudowały ta siłę. Jedną z kluczowych, istotnych wartości, to wydaje nam się, że jednak było i decentralizowane. Czyli nie powiązanie ich w bezpośredni sposób z władzą publiczną, centralną, tylko zależność od podmiotów publicznych, ale lokalnych, landowych. Szczególnie zwróciliśmy uwagę, moim zdaniem to bardzo dobre modele, bo bardzo ekonomicznie uzasadnione, to modele niemieckie. To są bardzo silne przedsiębiorstwa, które już nie tylko same z siebie są silne, ale one mają bardzo ogromny wpływ na politykę kraju i przez swoją właśnie siłę strukturę gospodarczą.

Przeprowadziliśmy, tak jak mówię studia, przeprowadziliśmy organizację tego projektu, pozyskaliśmy środki z funduszy norweskich. Projekt nie był nadzwyczaj drogi. Budżet chyba zamknął się w 29 tysiącach Euro. Zaangażowaliśmy do tego również, do tej współpracy, obecnie już naszego partnera wspierającego, członka wspierającego Urząd Marszałkowski Marszałka Struka. Odwiedziliśmy wszystkie najważniejsze porty. Zaprosiliśmy w konsekwencji na konferencję podsumowującą również przedstawicieli Hamburga, Rotterdamu, Antwerpii, gdzie dokonaliśmy podsumowania, raz naszych spostrzeżeń, naszych analiz, które wykonał w naszym imieniu kolega Ołdakowski, ze swoją grupą doradcą. I co było najważniejsze?

Właściwie projekt oparliśmy na porcie, który w ogóle jest odmienny od nas. U podstaw leżała współpraca z Le'Havre. A powiem, dlaczego? Dlatego, że pozostałe porty, które nas bardzo zainteresowały, w konsekwencji jakby umocniły naszą wiarę, że pomysł, który chcemy publikować, omawiać, czy dyskutować, a w konsekwencji posiadamy już również projekt nowelizacji ustawy o portach i przystaniach morskich, przygotowany pod przewodnictwem profesora Młynarczyka i profesora Brodeckiego, zresztą notabene prawników, którzy są doradcami rządowymi Komisji Kodyfikacyjnej. Pan profesor Brodecki, też to jest ciekawe stwierdzenie. Na początku, gdy rozpoczęliśmy dyskusję w 2009 roku był przeciwny. Od początku mówił nie, nie mieszajmy, jest dobrze, jakoś to się rozwija. Kiedy półtorej roku prowadziliśmy debatę, dawaliśmy materiały, pokazywaliśmy, dlaczego nam się wydaje, że powinno być inaczej, zmienił o 180 stopni swoją



postawę. Nie, dlatego, że był współtwórcą, czy zaproszony do Zespołu, który miał przygotować zmiany parametrów, tylko, że po prostu zauważył to, czego nie zauważał, bo się po prostu nad tym nie musiał pochylać. Wydawało się, że jest wszystko ułożone. Są pewne niespójności w ogóle w naszej ustawie o portach i przystaniach morskich w stosunku do prawa europejskiego. Stąd zmiana jego postawy o 180 stopni.

Natomiast wróć do tego podmiotu, z którym rozpoczęliśmy współpracę, czyli Le'Havre. Dlaczego? Dlatego, że mimo tego, że Francja, to bardzo scentralizowane państwo, bardzo. Porty francuskie zmierzają do decentralizacji. Prowadzą od 2007 roku, są wprowadzane zmiany przepisów, doprowadzanie do większej roli samorządów i większej roli przedsiębiorstw operujących na terenach portów. I Le'Havre był dla nas takim bodźcem, który chcemy pokazywać, jako przykład, że nie możemy się zatrzymywać w rozwoju struktur, w rozwoju sposobu organizacji zarządzania portami. Dlatego, że jeśli się zatrzymamy, a nie mamy idealnego stanu, czy nie mamy dobrego, czy bardzo dobrego stanu pozwalającego na budowanie silnej grupy kapitałowej, silnego budżetu dla wspierania inwestycji, niestety, po długim okresie i niskiej stopie zwrotu, bo to są inwestycje infrastrukturalne, bez bezpośredniego przełożenia na efektywność finansową, bo ekonomiczną możemy wielokrotnie wskazywać.

Też jeszcze tylko dodam, że konferencja spotkała się z niesamowitym zainteresowaniem. Przygotowaliśmy chyba 110 miejsc, ona odbywała się w tym budynku Rady, a na koniec musieliśmy dostawiać chyba ze 30 krzesel, bo zjechało się tylu interesariuszy, i okazało się nagle, że temat, który środowiska twierdziły, że on nie jest istotny, nie warto się nim zajmować, zajmijmy się może ochroną brzegu morskiego dalej, po raz kolejny, co oczywiście nie odrzuca naszej roli, i tego, czym się zajmujemy, jeśli chodzi o ochronę brzegu morskiego. Natomiast uznaliśmy, że ten temat z punktu widzenia gdańska będzie bardzo istotny. Moim zdaniem z punktu widzenia również Gdańska, Gdyni, Szczecina i Świnoujścia, bo to są trzy porty, jeden zespół i dwa porty niezależne o strategicznym znaczeniu dla gospodarki kraju, co nie zmienia faktu, że dzięki temu, że nasza propozycja idzie jakby w kierunku włączenia w ten proces Urzędów Marszałkowskich, jako tego spoiwa, moim zdaniem dla rozwoju Gdańska i Gdyni bardzo istotnego, a likwidującego pewne obawy środowiska Szczecina i Świnoujścia, które bardzo się obawiają, że gdybyśmy doprowadzili do możliwości komunalizacji portów, te porty się rozłączą.

Są jednak duże ambicje Świnoujścia i Szczecina do prowadzenia jakby bycia liderem w tej strukturze tego przedsiębiorstwa. Stąd doszliśmy do wniosku, wspólnie dyskutując również z Marszałkiem Strukiem, że rozwiązanie 3x30 byłoby najlepszym rozwiązaniem. Z jednej strony bardzo dobrze sprawdzającym się na przykładach innych węzłów transportowych. Mamy tutaj przykłady portu lotniczego, gdzie inwestycje, które nam się udało wykonać były niewykonalne, gdybyśmy zostawili bez możliwości wsparcia ten port, tylko we władaniu PPL, czyli przedsiębiorstwa państwowego, czy de facto Skarbu państwa. Nie było takiej fizycznej możliwości, żeby ten port się rozwinął. Tylko dzięki temu, że Marszałek i miasto Gdańsk zaangażowały się, zarówno jakby mentalnie, duchowo, operacyjnie, czyli wsparło rozwój operacyjny, tak i inwestycyjnie. Operacyjnie, dlatego, że jesteśmy partnerami przy pozyskiwaniu nowych relacji, w nowych kierunkach, nowych destylacjach, w procedurach promocyjnych za pośrednictwem PROT-u,

wspólnie funkcjonujemy. Natomiast, jeżeli chodzi o inwestycje, to państwo dobrze wiecie, bo sami dawaliście upoważnienie dla pana prezydenta do zwiększania zaangażowania kapitałowego.

Generalnie przygotowaliśmy taki wniosek. Oczywiście w związku z tym, że o zmianie przeprowadziliśmy wstępne rozmowy w Ministerstwie Skarbu Państwa i w Ministerstwie Gospodarki, wcześniej w Ministerstwie Infrastruktury, a teraz Transportu i Gospodarki Morskiej. Jest wydaje się wola polityczna do tego, żeby przedyskutować sprawę i pochylić się nad naszymi argumentami. To jest bardzo dobry sygnał. To by otworzyło nam myślę, jakby ścieżki w różnych obszarach. Nie tylko samej gospodarki portowej, nie tylko dało nam bardzo mocny impuls do rozwoju gospodarczego Gdańska poprzez pryzmat portu, jako węzła logistycznego, ale właśnie m.in. do budowy, gdzie również rozpoczynamy przygotowania wspólnego projektu na temat analizy właśnie tego, właściwie przygotowanego odcinka bez regulacji nadmiernych, bez wydatkowania gminnych środków, z wykorzystaniem środków przeciwpowodziowych, które nie będą wykorzystane nawet w tej perspektywie, co jest najciekawsze, czyli odcinka od Gdańska do, ja to sugeruję do Kwidzyna, dlatego, że tam mamy przygotowane w ogóle węzły transportowe, bo mamy nabrzeża. W Tczewie, w Kwidzynie mamy już przygotowane nabrzeża, a właściwie możemy tam tylko regulując koryto rzeki i podejście do tego nabrzeża odpalać żeglowność. Problem jest niestety z Nieszawą, która musi powstać po to, żeby poziom Wisły był stabilny w tym dolnym odcinku. No, ale to też jakby widać pewną chyba determinację z punktu widzenia Ministra Środowiska, bo to będzie pewien problem, jeśli tego się po prostu nie zrealizuje.

Myślę, że po EURO, pewnie po okresie wakacyjnym rozpoczniemy mocnym uderzeniem, jako Związek w Warszawie. Chcemy przygotować, a konferencja ma się odbyć z udziałem Ministra Nowaka i Podsekretarza Stanu Baniak, lub w ogóle Ministra Budzanowskiego pod hasłem, czy zmieniać ustawę. Myślę, że to będzie bardzo ważny krok. Jeżeli byśmy mieli ją zmieniać, to Parlament musi ją głosować moim zdaniem najpóźniej do końca I kwartału przyszłego roku. Natomiast, jeżeli to się nie stanie, to możemy powiedzieć, że prawdopodobnie w tej kadencji nie będzie można dokonać już zmian w ustawie, co myślę, że nie jest dobre, a widać to dzisiaj wyraźnie w Porcie Gdańskim. Gdzie ta ekonomizacja, ekonomia, którą zarząd, ja mogę mieć różny stosunek do tego, bardzo jestem jakby osobiście powiązany z portem, więc zwracam bardzo uwagę na to, co się dzieje, co się nie dzieje, czy coś się działo, czy się planuje, czy się analizuje na przyszłość? Natomiast ostatnie zamieszania, które toczą się wobec tego, że właściwie ze wskazania gminy człowiek zarządu został odwołany. Nowy konkurs. Nie wiem, czy rozstrzygną wreszcie, kto będzie dyrektorem technicznym i członkiem zarządu portu. Nie ma tej stabilności myśl technicznej, już nie mówię o ekonomii. Z drugiej strony podpisano listy intencyjne z TCT, o rozbudowie, gdzie my przygotowujemy już studia przygotowujące zmianę planów zagospodarowania przestrzennego i zostały te listy zerwane, nie wiadomo, z jakich przyczyn, łącznie z tym, że mamy teraz, takie dostajemy informacje od DTC, że zamiast robić progres, gdzie był dosyć mocno określony training tego procesu, nie wiadomo, co się z tym dzieje. To wyraźnie moim zdaniem świadczy o tym, że po prostu lepiej żebyśmy wspólnie, jako Pomorze i Gdańsk panowali nad tym, co tam się dzieje. I nie wiem czy dzisiaj jesteśmy w stanie temu podołać. Moim zdaniem nie. Mimo tego, że prezydent miasta Gdańska jest przewodniczącym Rady Nadzorczej, to jest tylko trzy głosy w radzie, a pięć głosów ma Skarb Państwa. Co jest najgorsze, to jest jeszcze to, że

właściwie tylko Skarb Państwa, bo Ministerstwo Transportu jest takim, to, które powinno być wiodącym, jest właściwie w defensywie w tym projekcie. Ale zawsze było, to nie jest sytuacja z dzisiaj, to jest sytuacja od zawsze, niezależnie od tego, czy był Cola, czy Świtek, czy Kasprzak, czy ktokolwiek. Zawsze było tak, że infrastruktura była w defensywie, rozdawał karty Minister Skarbu Państwa.

To nie jest najlepsze rozwiązanie, szczególnie, że Minister Skarbu Państwa nie ma żadnej szansy mieć z tej firmy dywidendy, więc tym bardziej ta spółka jest generatorem kosztów dla Państwa, a nie generatorem żadnej, jakości dodanej. To, co generuje ta spółka zostaje tutaj, zostaje w regionie i zostaje w mieście, z punktu widzenia ekonomii.

Co jeszcze Związek robi dla Gdańska? Jesteśmy moim zdaniem silnym partnerem i orędownikiem projektu odbudowy żaglowca Generała Żałuskiego. Prowadzimy w 2011 roku zbiórkę pieniędzy. Oczywiście legalną zbiórkę pieniędzy, zatwierdzoną przez Ministra Administracji, teraz Chyba Cyfryzacji, zebraliśmy 27, 5 tys. złotych. Nie jest może to nadzwyczaj imponująca wartość, ale co jest wartością dla Związku? Związek w ramach tego partnerstwa będzie mógł wykorzystywać dla szerszej rzeszy, nie tylko gdańszczan, ale całej młodzieży z Wybrzeża. Ten żaglowiec raz do roku na podsumowanie projektu „Morze moja mała i wielka ojczyzna”, konkursu szkolnego, będziemy organizować rejs, który będziemy opłacali, natomiast będziemy czarterowali za darmo.

#### ***Przewodniczący Piotr Dzik***

Kiedy pierwszy rejs po remoncie?

#### ***Pan Andrzej Bojanowski - Zastępca Prezydenta Miasta Gdańska, Prezes Związku Miast i Gmin Morskich***

W październiku tego roku powinien już płynąć w pierwszy rejs.

Szlak bursztynowy. Nie jest to zajmowanie się bursztynem, ale zachęcamy i udaje nam się to powoli. Zachęcamy członków związku do tego, żeby korzystali z tego produktu, żeby spróbowali budować w swoich małych ojczyznach, gdzieś wizje. Jeżeli Konin jest w stanie znaleźć dla siebie, można powiedzieć bliskość bursztynu, a w mojej ocenie jest on dosyć daleko od bursztynu, nawet w głębokiej historii, to, czemu nie miałby zrobić tego Łębork, czy nie miałby zrobić tego Elbląg, czy np. cały Półwysep Helski i gminy z tego obszaru.

Bardzo dużo angażujemy się w pracę z dziećmi i z młodzieżą. Po decyzji o przyznaniu Polsce, a w konsekwencji również Gdańskowi organizacji Euro 2012, uruchomiliśmy projekt corocznego turnieju organizowanego dla wszystkich członków reprezentacji gmin, dwunastolatków Euro 2012. Ten turniej odbywa się, co roku w innej gminie. Finał w tym roku odbędzie się w Gdańsku, bo tak sobie zaplanowaliśmy to pięć lat temu. Jest to bardzo ciekawa inicjatywa, i myślę, że będziemy ją kontynuować bez względu na to, czy Euro już się skończyło, czy nie, dlatego, że jest po prostu duże zainteresowanie.

Pracujemy z młodzieżą. Przygotowujemy festyny, np. „Czyste powietrze wokół nas”. Dużo współpracujemy obecnie z Zakładem Utylizacyjnym, dlatego, że pojawiły się pewne środki. Tak, jak na początku wspomniałem nasze relacje bardzo mocno zbudowaliśmy z Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska, ale także z Ministerstwem Środowiska. I teraz chcemy bardzo mocno pracować, zresztą już

dotychczas to robiliśmy, bo byliśmy, jako Związek współorganizatorem konferencji o spalarni dotyczącej zakładu termicznej obróbki odpadów, dlatego, że chcemy to pokazywać, bo ten problem nas nie ominie. Dzisiaj zbudujemy może jedną spalarnię w tym kraju. Przyszła perspektywa Europejska jest nieubłagana, i albo z wykorzystaniem środków europejskich, albo bez ich wykorzystania siedem projektów w Polsce musi powstać. Trzeba budować bardzo mocno świadomość społeczną. Wydaje mi się, że udało nam się to złocic, jako Związek w Gdańsku. Jako związek i Zakład Utylizacyjny, bo to był wspólny projekt. Dialog, który prowadziliśmy toczył się około 12 miesięcy. Po 12 miesiącach nie było ani jednej osoby protestującej decyzję środowiskową na budowę spalarni na Szadółki, przez żadną organizację społeczną. Do tego wszystkiego zrobiliśmy badania społeczne, z których wynikało, że na 54% Gdańszczan w ogóle popiera budowę zakładu termicznej obróbki. Myślę, że to doświadczenie, które tutaj zdobyliśmy będziemy chcieli transferować na Szczeci, bo tam ten projekt moim zdaniem również niekoniecznie musi się udać w tej formule, która jest dzisiaj realizowana. Koszalin, który również chce budować swoją małą lokalną spalarnię. I myślę, że Bydgoszcz z Toruniem staną przed tym samym tematem, bo dzisiaj tej spalarni tam nie wybudują. To jest też nasza diagnoza, budżet się nie zepnie.

Oczywiście, tak, jak mówiłem ten bursztyn i w konsekwencji partnerstwo w gdańskich targach turystycznych i nasza rola jakby właśnie w budowaniu tej aktywnej polityki turystycznej. Aktywnego, właśnie wodnego sposobu uprawiania turystyki i rekreacji. Staramy się tam bardzo aktywnie, my brać udział, jako Związek. Oczywiście również z myślą o Gdańsku i transferując wiedzę, którą w Gdańsku już kompetencje zbudowaliśmy. Między innymi np. projekt Mateusza Kusznierewicza, który za chwilę mam nadzieję od przyszłego roku będziemy transferowali na inne gminy należące do naszego Związku. Pewnie do Darłowa zacniemy, bo to jest chyba najbardziej aktywny nasz członek, jeśli patrzymy na taką realną chęć wymiany doświadczeń i jednak pozyskiwania, nie tylko dawania, ale również pozyskiwania informacji.

Krótką informacją o tym, jak wyglądały budżety Związku. Kwota 350 tysięcy złotych- składki. Składka miasta Gdańska wynosi 80 tysięcy złotych. 2011 rok był rokiem tąpnięcia, dlatego, że pokończyły się źródła finansowania projektów miękkich, międko- twardych, tych, w których my tak naprawdę możemy uczestniczyć. W każdym innym finansowaniu nie bardzo, stąd szukaliśmy dla chociażby krzewienia ekologii i zamykania procesu utylizacji odpadów w spalarniach. Praktycznie potroiliśmy budżet składkowy, w środkach, którymi dysponowaliśmy i projektach, które realizowaliśmy. W 2011 i 2012 roku myślę, że też będzie około 750 tysięcy złotych realizowanego budżetu, a ze składek 350 tysięcy złotych. To jest ta wartość, którą produkujemy. Nie tylko dla Gdańska oczywiście, aczkolwiek Gdańsk jest nam bardzo bliski i nie ukrywam, że bardzo mocno próbowaliśmy budować pewne pozycje w obszarach właśnie tej ustawy o portach i przystaniach morskich za pośrednictwem Związku, jako jednak szerszego gremium oceniającym, daliśmy doświadczenia właśnie Darłowa, Kołobrzegu, które są portami komunalnymi. Doświadczenia takiego olbrzymiego portu w Mrzeżynie, który gmina, biedna gmina odważyła się utworzyć jednostkę, tylko, dlatego, że, chyba posłuchała pana profesora Andruszkiewicza, że nie warto zmarnować szansy, którą się po prostu ma, którą dała natura.



Oczywiście nie udało nam się też parę rzeczy. Próbowaliśmy zrobić pod auspicjom Związku i trzech Marszałków Województw Warmińsko-Mazurskiego, Pomorskiego i Zachodnio-Pomorskiego, projekt wstępnego studium wykonalności dla budowania i rozwoju infrastruktury brzegu Bałtyku w Polsce. Jednak ja osobiście, nie wiem, czy pan profesor się zgodzi, ale odnoszę wrażenie, że po pierwsze: zgadzam się, na 100%, że potencjał jest kompletnie niewykorzystywany przez nas. Szczególnie turystyczny, ale obawiam się, że to, co robimy, robimy chaotycznie. Robimy bez większej analizy, co w konsekwencji powoduje, że mamy taką Łebę, Ustkę. Okazuje się, że wybudowano infrastrukturę, a nikt tam nie zawija, bo jest akurat w niedobrym układzie żaglowym, czy w układzie technicznym. Albo jest źle położona, bo wypływając np. z Gdańska, no bez sensu zawijać do tej przystani, czy do tej mariny, bo po prostu ona nie jest dobrze ustawiona. Chcieliśmy zrobić takie studium, w którym powiedzielibyśmy gdzie powinny być, albo gdzie najlepiej, żeby były ulokowane porty o charakterze handlowym, czy takim typowo przemysłowo-gospodarczym, a może w sąsiedztwie, a może one same powinny mieć też usługi turystyczne? I wtedy rozbudowano by bazę przystani, marin i całego przemysłu wokół tego kompleksu turystycznego. Niestety w ostatniej chwili, w momencie podpisywania porozumienia i składania wniosku, już aplikacyjnego o środki europejskie województwo zachodniopomorskie się wycofało, mówiąc, że mają swoje właściwie strategie i mają swój pomysł. Więc tak trochę polegliśmy, ale myślę, że wrócimy do tego tematu w nowej perspektywie, bo tego się nie da inaczej ogarnąć. Za chwilę będzie tak, jak trochę w sumie stało się z Elblągiem, bo Elbląg poszedł najpierw przez infrastrukturę portową, zamiast najpierw zawalczyć o dostęp do tej infrastruktury. I to się okazało tak, że wybudowano infrastrukturę portową, a nie było dostępu i port jest piękny, tylko niedziałający. Dziękuję bardzo. Jeśli są pytania, to bardzo proszę.

**Przewodniczący Piotr Dzik**

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję.

## **DYSKUSJA:**

**Radny Kazimierz Koralewski - członek Komisji**

Może nie dosłyszałem. Czy robiąc projekt zmian w ustawie o portach i przystaniach morskich trzeba było też przygotować jakąś analizę budżetu do tej ustawy?

**Pan Andrzej Bojanowski - Zastępca Prezydenta Miasta Gdańska, Prezes Związku Miast i Gmin Morskich**

Nie. Według naszej oceny wstępnej, to oczywiście należy przede wszystkim do wnioskodawcy zmiany ustawy. My nie będziemy wnioskodawcą zmiany ustawy. Jeżeli będzie projekt, wybierzemy proces legislacyjny poselski, będziemy musieli go badać w podkomisjach, które będą się tym zajmowały. Jeżeli będzie to projekt rządowy, będzie badał to rząd. Generalnie, według mojej oceny nie ma wpływu żadnego na strukturę finansów publicznych, czyli na strukturę podatków, wysokość dochodów i wydatków. Co jest ciekawe? Może obniżyć potencjalne ryzyka wydatków, zapisywane w tej ustawie, w art., chyba 10, jeśli dobrze pamiętam, gdzie jest pewna miękka delegacja do Ministra Finansów i do Budżetu Państwa, że należy zabezpieczać środki na rozwój infrastruktury portowej, w tym głównie infrastruktury od strony morza. Natomiast my tu wyraźnie chcemy to podzielić. Za co ma odpowiadać Urząd Morski. Natomiast znając ustawę on w ogóle był bardzo

daleki. On był taki, że ja najchętniej widziałbym w tej regulacji przeniesienie do kompetencji Zarządu Portu również części Kapitanatu Portu, części Urzędów Celnych, części służb fitosanitarnych, żeby one były zorganizowane w podobny sposób, jak dzisiaj funkcjonują typu straż pożarna miejska, która jest finansowana centralnie, ale podlega jednak, lepiej lub gorzej, różnie wychodzi, ale jednak podlega Panu Prezydentowi.

***Radny Kazimierz Koralewski - członek Komisji***

Czyli, że jest dyspozycyjny.

***Pan Andrzej Bojanowski - Zastępca Prezydenta Miasta Gdańska, Prezes Związku Miast i Gmin Morskich***

Jest dyspozycyjna i powinna uwzględniać interesy podmiotów. Dzisiaj służby fito sanitarne, celne mają swoją politykę. To też nie jest łatwy kawałek chleba dla operatorów, np. kontenerowych, bo kontenery, co dziesiąty np. w Hamburgu podlega szczegółowej kontroli fitosanitarnej a u nas, co trzeci. Jest pytanie, dlaczego? Czy tamta granica jest bardziej szczelna, czy my jesteśmy bardziej szczelni, jako służby? Lepiej byłoby, żeby służby były podległe i miały dodatkowe profity z tego, że współpracują z zarządem portu. I pewnie byłoby łatwiej widzieć konieczność, co dziesiątego prześwietlenia kontenera i tak samo z wszystkimi innymi organizacjami. Tak samo np. z Kapitanatem Portu, czy jest niezbędna asysta, czy nie jest niezbędna asysta. To przecież jest decyzja właściwie kapitana portu. I wiem, że my od jakiegoś czasu zawsze mieliśmy dobre relacje z kapitanami portu w Gdańsku. Nigdy nie było nadzwyczajnych asyst, ale wiem, że się zdarzają pomysły na to, żeby np. były trzy holowniki a nie dwa.

***Wiceprzewodniczący Piotr Borawski***

Blisko od dwóch lat trwa spór spółek portowych w Gdańsku z samorządem o podatki. Jaki jest generalny stosunek, czy trzeba prawnie doprecyzować, czy pan uważa, że ta wykładnia na bazie, której miasto Gdańsk ściąga te podatki, czyli ta wykładnia profesor z Białegostoku jest logiczna spójna, no nie tylko generalnie z ustawą, ale także z logiką działania spółek portowych? Jakie jest pana zdanie i Związku na ten temat?

***Pan Andrzej Bojanowski - Zastępca Prezydenta Miasta Gdańska, Prezes Związku Miast i Gmin Morskich***

Odpowiem, jako prezes Związku, bo jako członek zarządu miasta powinienem mieć inne zdanie, aczkolwiek też nie mam innego zdania. Decyzje kolejnych poziomów odwoławczych wskazują, że była słuszna linia, którą obrał organ skarbowy. Natomiast, czy ona była słuszna gospodarczo? Uważam, że niekoniecznie. Prawidłowa, ale niestosowna. To wynika z niespójności niestety ustawy. I ten temat też chcielibyśmy przy okazji nowelizacji poruszyć, bo albo przyjmujemy, że są zwolnienia, albo przyjmujemy, że zwolnień nie ma, a jeżeli zwolnień nie ma, to są inne źródła finansowania.

I to są proste ścieżki. Przy konstrukcji ustawy o portach, przyjęto założenie, że daje się portom ulgi podatkowe po to, żeby mogły inwestować w infrastrukturę. To jest słuszne. To znaczy każda z dróg, którą przyjmujemy do realizacji jest słuszna. Natomiast, co jest ciekawe. Ta ulga została objęta procesem notyfikacji, kiedy przystępowaliśmy do Unii Europejskiej. Ale niestety niespójność przepisów ustawy podatku od nieruchomości i ustawy o portach i przystaniach morskich

spowodowała, że interpretacja, iż infrastruktura, która podlega obrotowi, tak to nazwijmy dalszemu, musi być opodatkowana.

Pamiętam, jak byłem dyrektorem finansowym w porcie, miałem dokładnie te same obawy. Obawy, tzn. już wtedy wiedzieliśmy wyraźnie, że jest to ryzyko, które może dotknąć. Dokładnie wiem, że z tym ryzykiem musieliśmy się liczyć. Natomiast to są pieniądze, które ewidentnie powinny i były zainwestowane w port. One nie poszły na konsumpcję, tylko to są pieniądze, które były przeznaczane na inwestycje. I one powinny zostawać w porcie. Port to jest spółka, bo nie po to ustawodawca z drugiej strony w kolejnych artykułach w ustawie powiedział, że nie będzie pobierał podatku dochodowego, jest już delegacja podatku dochodowego od osób prawnych. Jeżeli udowodni przedsiębiorstwo zarządzające portem reinwestowanie środków na porty. Między innymi wszystkie z tych przepisów o układ podatkowy wskazywały inwestowanie.

**Wiceprzewodniczący Piotr Borawski**

Jak rozumiem samorządy Gdyni i Szczecina takiego podatku nie pobierają?

**Pan Andrzej Bojanowski - Zastępca Prezydenta Miasta Gdańska, Prezes Związku Miast i Gmin Morskich**

Dzisiaj nie pobierają, i tak samo czekają na wyrok. Jeżeli będzie ostateczny wyrok, a obawiam się, że będzie niekorzystny dla portów, patrząc jak słabo port w Gdańsku się broni, niestety. To też jest inna kwestia. My mamy też ogromny problem, jeśli chodzi o starostę, teraz pójdę kawałek dalej, jeśli chodzi o pobieranie o wartość wieczystego użytkowania. Bardzo nam zależy na tym, żeby wieczyste użytkowanie przekształcić na prawo własności, żeby między innymi tą ścieżką przejść poprzez komunalizację gruntów dla Marszałka, a jednocześnie przewartościowanie prawa własności z punktu widzenia Skarbu Państwa, jeśli mamy wnieść 30% przez własność gruntu, dlatego, że my dzisiaj wykorzystujemy zapis o strategicznym znaczeniu dla gospodarki, myślimy o wniesieniu zarządu portu na listę o strategicznym znaczeniu w sytuacji potencjalnej wojny i stosujemy stawkę 0,3%. Niestety starosta szczeciński nie skorzystał z tego, daliśmy mu taką wykładnię, zarówno, jako port i jako miasto, czyli jako starosta Gdańska i wygrał z portem i nalicza stawkę 3%. To są ogromne pieniądze, to są ogromne pieniądze. Moim zdaniem, jeśli to zaistnieje, a przy obecnych procesach przewartościowania wartości gruntów na terenach portu, bo one są, kolejne, co siedem lat jest szacowanie. Dostyc spore wzrosty wartości są, bo jak policzymy sobie siedem lat wstecz, czyli to jest 2005 rok, jeszcze przed „górką nieruchomościową”. Tak teraz wyceny będą uwzględniały „górkę na nieruchomościach”, po korekcie. Będzie to bardzo znaczący wzrost i to może moim zdaniem doprowadzić do dużych problemów z punktu widzenia spółek prawa handlowego.

**Wiceprzewodniczący Piotr Borawski**

Czyli płynnościowych?

**Pan Andrzej Bojanowski - Zastępca Prezydenta Miasta Gdańska, Prezes Związku Miast i Gmin Morskich**

Znaczący płynność, a w konsekwencji ujemne kapitały, ogromne straty, kapitały zostaną „zjedzone” i trzeba będzie ogłosić upadłość. Opierając się trochę na takim politycznym przesłaniu i stwierdzają, że również na przykład w Holandii nie sprzedaje się gruntów, na których prowadzone są inwestycje w terenach

portowych, bo przy takiej dozie do wykorzystania bezpośrednio zapisów ustawy, to przecież ci właściciele, mogliby nas bardzo mocno próbować o zbycie tej rzeczy, przynajmniej prawa użytkowania wieczystego. Nie możemy tego zablokować, czyli zablokować ustaw. Brak prawa w tym zakresie. To by było na zabezpieczenie, czego się boi część środowisk, część polityków, że oddając, też państwu tylko na szczeblu lokalnym, władzę w portach można utracić strategiczną wartość, jaką są porty. To jest nieprawdą, bo przecież nikt nie będzie prywatyzował i sprzedawał gruntów w porcie, chyba, że będzie to mały port, który nie ma wielkiego znaczenia. Natomiast żaden z naszych członków, jeśli chodzi o gminy, które mają w swoim obszarze pomysł na port, nie zgodzi się na to, bo wie, że to jest po prostu w konsekwencji długofalowej kura znosząca złote jajka.

### ***Przewodniczący Piotr Dzik***

Dziękuję bardzo. Pan Profesor Andruszkiewicz chciałby zabrać głos. Proszę bardzo.

### ***Pan Profesor Witold Andruszkiewicz***

Chciałbym podkreślić, że jeśli omawia się zagadnienie ustawy o portach, to warto przypomnieć, że ustawa ta była wykonana z inicjatywy Związku Miast i Gmin Morskich, i ten związek to wykonał, i mieliśmy duży wtedy wpływ, jako związek, żeby tę ustawę „przepchnąć” przez Sejm. Sejm był bardzo sympatyczny dla Związku, natomiast gorzej było z rządem, bo przy uzgadnianiu z ministerstwami nie można było się, co do pewnych kwestii dogadać.

W 1996 roku popsuto nam tę ustawę, właściwie w trzech zakresach.

Po pierwsze. Chcieliśmy, żeby wszystkie polskie porty były samorządowe, podporządkowane samorządom, żeby wszystkie porty były pod zarządem miast portowych, to, co pan Prezydent wspominał. No niestety władza państwowa wydzieliła te cztery najważniejsze porty, że one muszą być dla jakichś tam celów ważnych, i muszą być państwowe. Właściwie skończyło się tylko na tym, że państwo ma prawo wyznaczać każdorazowo, jak jedna partia przegra a druga przychodzi, to jednych zwalają i drugich nowych prezesów do zarządów portów wprowadzają.

Poza tym właściwie warszawskie władze rządowe, nie pamiętam przez kilkadziesiąt lat, żeby tak mało się interesowały portami. Interesują się wtedy, kiedy trzeba nowych ludzi wprowadzić po wyborach do portów. Czyli tu jest błąd zrobiony, że te cztery największe porty są wyłączone spod gestii i ten wniosek, który przedstawiał pan prezes Bojanowski, żeby z powrotem porty należały do samorządu, czyli do Marszałka, bo to też jest samorząd.

Drugi błąd, który wprowadzili, że cały teren, czyli ziemia portowa miała być komunalna, nie państwowa, bo przecież trzeba tu prowadzić długofalową politykę na dziesiątki i setki lat. Natomiast w tej chwili, jak to jest w gestii Warszawy, a Warszawa tak szczegółowo się na tym wszystkim nie zna, po prostu nie ma czasu, no to jest sytuacja, którą znamy. Bo właściwie sam zarząd portu też nie bardzo może sensownie zarządzać, ale nie jest dzisiaj doprowadzona również sprawa do końca, bo zarząd portu miał objąć cały teren portowy w jego administracyjnych granicach, a mianowicie utrzymują, tak jak było za czasów socjalistycznych, zatrzymaliśmy się w połowie drogi i nie jest wprowadzony ten system kapitalistyczny, tak jak jest w portach na zachodzie.



Trzeci błąd jest, polegający na tym, że Minister Finansów skorygował coś, co jest prawie międzynarodowym na całym świecie morskim obowiązkiem władz państwowych jest pogłębianie torów wodnych aż do nabrzeża, przy którym jest cumowany statek. I tak jest powiedziane, że to jest obowiązek i Skarb Państwa odpowiada za to. To nasz Minister Finansów, tzn. jego ludzie nieznający prawa międzynarodowego wpisali, że tylko do wejścia do portu. Natomiast wewnątrz te kanały portowe to już niech sobie władza ta, która będzie zarządzać sama pogłębia, bo wszystkie gminy na początku powiedziały, to my nie przejmujemy zarząd portu, no, bo te budżety na pogłębianie z kasy państwowej są tak niewielkie, z tym, że na szczęście było tak napisane w projekcie tej ustawy, że jeśli gminy nie przejmą portów, to Skarb Państwa musi płacić poprzez zarządy portów.

Ostatni błąd, który chciałem poruszyć, to jest poza naprawieniem tej ustawy, to jest następne zagadnienie, a mianowicie od równo 40 lat jest złożona przez Organizację Narodów Zjednoczonych Gdańskowi, w prezencie na jego 1000 lecie, które miało miejsce w końcówce ubiegłego wieku, wielka szansa gigantycznego rozwoju tutaj międzynarodowej turystyki morskiej. I Gdańsk może stać się jednym z największych centrów międzynarodowej turystyki morskiej. To oczywiście wymaga infrastruktury na wielką skalę i wydatków, ale i zapowiada wielki możliwości, z tego względu, że wykonane badania, które są w dziesięciu tomach na Politechnice Gdańskiej w latach 1986-1990. Tomy opracowań są i trzeba je odkurzyć, bo port gdański w tym opracowaniu miał być połączony bezpośrednio z autostradą. Przed wojną obszar Martwej Wisły stanowił obszar portu. Po wojnie, jak portami zarządzała Warszawa, czyli Państwo, bo wszystko było państwowe, to oni zrezygnowali z kilkunastu kilometrów wschodnich i oddali to gminom i żegludze śródlądowej. Tak, że rzeka Martwa Wisła, która przed wojną była portową wodą, to w tej chwili jest wodą przyłączoną do rzek. Dyrekcja dróg śródlądowych, władza tych wód o tym wie, i nic tu specjalnie nie wtrąca się, bo wie, że to błąd był popełniony, że musi być ta Martwa Wisła aż do Przekopu Wisły, czyli do Przegaliny, do śluzy w Przegalinie z powrotem przywrócona, jako port, bo była takim portem od 1895 roku. A od czasu drugiej wojny światowej zmniejszono obszar portu niekorzystnie, wtedy, kiedy świat rozszerzał rezerwy portowe, to u nas w Polsce zmniejszyli rezerwy portowe.

Tutaj ma szansę powstać olbrzymi port turystyki międzynarodowej morskiej. Są opracowania przygotowane, leżą na Politechnice Gdańskiej. Miało być 14 milionów turystów morskich, międzynarodowych, w tym, że 7 milionów zagranicznych, a 7 milionów naszych turystów. Do tego celu miało być na wschodnim porcie, tzn. na tej Martwej Wiśle przygotowane przy brzegu południowym całe miasteczko turystyczne na obsługę 14 milionów turystów z hotelami, motelami, przedsiębiorstwami, cała dzielnica portowa międzynarodowa, na którą potrzeba 5 km kwadratowych terenu. I to wszystko do dnia dzisiejszego prawie, że cudem jest, jeszcze ciągle zagospodarowane, ale miasto wreszcie będzie musiało chyba wejść, bo mówię, tak się nieszczęśliwie skończyło, że ukończone pięcioletnie studia, badania padły na upadek socjalizmu i powstanie kapitalistycznej Polski. I ta kapitalistyczna zamiast wykorzystać te wszystkie badania i ruszyć z tym swobodnie, to przeciwnie w ogóle wygłuszyła to, i w ogóle się tym nie interesuje.

**Przewodniczący Piotr Dzik**

Teraz mamy organizację EURO.

**Pan Profesor Witold Andruszkiewicz**

Euro przejdzie, i trzeba się tym zająć. Po Euro będziemy mieli ogromną szansę, żeby tego Ministra od infrastruktury, transportu i gospodarki morskiej, żeby go z nami więcej związać, skoro on tutaj jest.

**Przewodniczący Piotr Dzik**

Pierwsze, to porty powinny przejść do gmin, tak?

**Pan Profesor Witold Andruszkiewicz**

No, niekoniecznie. Bez przejścia do gmin my przecież możemy rozkręcić gospodarkę morską, żeby ten Gdańsk stał się jednym z największych centrów. Tym bardziej, że można rocznie ściągnąć 4 miliardy dolarów z samej turystyki morskiej. W tej chwili mamy kilka tysięcy fachowców ze szkół turystycznych, a oni są u nas bezrobotni, szukają pracy zagranicą. Moim zdaniem my po czerwcu, od lata będziemy mogli zacząć myśleć o tym, co można było myśleć przed dwudziestu laty.

**Przewodniczący Piotr Dzik**

Dziękuję bardzo panie profesorze. Myślę, że wspólnymi siłami rozkręcimy gospodarkę morską w Gdańsku i w regionie.

Dziękujemy bardzo prezesom obydwu związków za sprawozdanie z działalności związków. Życzymy dalszych sukcesów, bardzo nam się podoba. Powiem szczerze, że mi jeszcze bardziej, jakoś mam sentyment do naszej Wisły, najbardziej mnie interesował ten temat. Nie powiem, że morze jest mi obojętne. Jeszcze raz dziękuję. Przechodzimy do następnego punktu obrad.

### **Punkt - 3.**

**Sprawy bieżące, wolne wnioski, korespondencja.**

**Przewodniczący Piotr Dzik**

Otrzymaliśmy pismo od mieszkańców z Hallera 139-145 ze skargą na Komisję, a głównie na mnie. Byli Państwo u mnie na dyżurze. No niestety, musimy czekać, tak jak tutaj już kolega Strzelczyk, Przewodniczący Komisji Rewizyjnej powiedział, musimy czekać na wyrok Sądu i jako Komisja nic w tym temacie na razie nie wskóramy. Jeśli się okaże, że wyrok Sądu będzie negatywny, to ci mieszkańcy, którzy wykupili mieszkania, będą musieli zwrócić te mieszkania i rekompensatę będziemy musieli od nich odebrać. W każdym razie czekamy na wyrok Sądu.

Dzisiejszy porządek obrad został wyczerpany. Więcej spraw z mojej strony nie ma, ze strony członków Komisji nie widzę. Dziękuję bardzo za czynny udział w posiedzeniu. Zamykam posiedzenie. Na tym posiedzenie zostało zakończone - godz. 16.45.

*Przewodniczący  
Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej*

*Piotr Dzik*

Protokół sporządziła:

Elżbieta Wajs- Deyck