

p.o. DYREKTORA
RZGW w Gliwicach.....
inż. Tomasz Cywiński

31 MAJ 2012

trybunał
L.Dz. NS/NM/3-28/2012**SPRAWOZDANIE Z WYJAZDU**

na posiedzenie

**III narady Polsko - Czeskiej Grupy Roboczej do spraw kanału Dunaj – Odra – Łaba
Hradec nad Moravici (Republika Czeska), 23 – 24 maja 2012 r.****A. CZĘŚĆ OGÓLNA**

Delegacja w składzie:

1. **Teresa Zań**, Dyrektor Departamentu Inwestycji i Nadzoru w Krajowym Zarządzie Gospodarki Wodnej (przewodnicząca delegacji),
2. **Marcin Nowak**, Zastępca Dyrektora RZGW w Gliwicach,
3. **Maciej Jaszcuk**, Główny Specjalista w Departamencie Polityki Transportowej i Współpracy Międzynarodowej, MTBiGM,
4. **Przemysław Dac**, Główny Specjalista w Departamencie Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi, MTBiGM

wzięła udział w III naradzie Polsko – Czeskiej Grupy Roboczej do spraw połączenia Dunaj – Odra – Łaba (DOL), która odbyła się na zaproszenie strony czeskiej w m. Hradec nad Moravici koło Opawy w dniach 23 – 24 maja 2012 r.

Stronę czeską reprezentowali przedstawiciele Ministerstwa Transportu odpowiedzialni za zagadnienie żeglugi śródlądowej. Przewodniczył Jan Vlček, Dyrektor Wydziału Żeglugi.

Stronie słowackiej w statusie obserwatora przewodniczył Matej Vaniček, Dyrektor Wydziału Transportu Wodnego w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Rozwoju Regionalnego.

B. CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA

Przyjęty i zrealizowany został następujący porządek dnia spotkania:

1. Powitanie i prezentacja delegacji.

Spotkanie otworzył Jan Vlček. Wszyscy uczestnicy spotkania przedstawili się.

2. Sieć TEN-T – śródlądowe drogi wodne w Republice Czeskiej, w Polsce oraz na Słowacji (z uwzględnieniem kanału Dunaj – Odra – Łaba).

Strona czeska poinformowała, że posiada decyzje na wszystkich szczeblach o konieczności realizacji projektu połączenia Dunaj – Odra – Łaba na swoim terytorium. Stwierdziła że jest to ostatnia realna szansa na ustanowienie połączenia DOL. Z uwagi na presję różnych środowisk oraz przedłużający się okres wstępnych rozmów m.in. ze stroną polską, strona czeska może utracić rezerwację odpowiednich terenów na budowę kanału.

Strona czeska wykazuje silną determinację do podjęcia konkretnych działań w tym kierunku. W związku z wykreśleniem z sieci TEN-T połączenia DOL, stwierdziła, że konieczne jest ponowne wystąpienie z wnioskiem do Komisji Europejskiej o jego włączenie do sieci TEN-T. Strona czeska, po uzyskaniu wyraźnego wsparcia strony

polskiej i słowackiej, gotowa jest opracować oraz zgłosić taki projekt w imieniu trzech państw.

Jednocześnie Strona czeska wyraźnie dała do zrozumienia, że przedsięwzięcie to ma jedynie sens w przypadku wpisania do sieci TEN-T całej Odrzańskiej Drogi Wodnej w standardzie IV klasy żeglowności. W związku z powyższym delegacja czeska zwróciła się do delegacji polskiej o ponowne wystąpienie do Komisji Europejskiej z wnioskiem o wpisanie Odrzańskiej Drogi Wodnej (ODW) do TEN-T.

Przedstawiciel strony czeskiej wielokrotnie powoływał się na rozmowę odbytą w dniu 22 maja br w Warszawie z Panią Anną Wypych – Namiotko, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej na której Pani Minister jednoznacznie poparła projekt ustanowienia połączenia DOL jako projektu o znaczeniu europejskim.

W imieniu strony polskiej, w odniesieniu do powyższej tematyki delegowany Maciej Jaszczuk zaprezentował następujące informacje:

- Komisja Europejska w projekcie rozporządzenia ws. unijnych wytycznych dla sieci TEN-T zaproponowała uwzględnienie na sieci TEN-T wyłącznie tych odcinków dróg wodnych, które spełniają wymogi minimum IV klasy żeglowności. Wynikiem przyjęcia przez KE powyższego podejścia jest pozostawienie na polskiej części sieci TEN-T jedynie krótkiego fragmentu Odrzańskiej Drogi Wodnej od ujścia do Morza Bałtyckiego do miejscowości Widuchowa (tj. ujścia Kanału Odra – Hawela po stronie niemieckiej).
- Mapy załączone do projektu rozporządzenia prezentują wyłącznie sieć bazową dla dróg wodnych, co nie jest spójne z podejściem przedstawionym w tekście głównym ww. dokumentu, w którym mówi się o przyszłym rozwoju całej sieci TEN-T w oparciu o strukturę dwupoziomową¹.
- Polska w trakcie prac nad dokumentem w Radzie wnioskowała do KE o uwzględnienie w tej sieci również odcinka ODW do Kanału Gliwickiego, przy założeniu jednak, że ww. fragment Odry będzie mógł spełniać wymóg III klasy żeglowności.
- Komisja, jednak, w obliczu braku poparcia innych państw członkowskich, nie zaakceptowała powyższego wniosku. W związku z powyższym strona polska wynegocjowała zapis w preambule projektu rozporządzenia odnośnie znaczenia dróg wodnych III klasy żeglowności dla UE, które znalazły się poza TEN-T i ponownego rozważenia włączenia ich do TEN-T przy następnej rewizji wytycznych UE, w 2023 roku.
- W trakcie dalszych prac na projektem ww. rozporządzenia, w kontekście budowy połączenia wodnego śródlądowego DOL, istotne będzie zabieganie o rozszerzenie kryteriów dla dróg wodnych śródlądowych o III klasę żeglowności w odpowiednio uzasadnionych przypadkach. Analogicznie do pozostałych gałęzi transportu również ten rodzaj transportu powinien obejmować dwa poziomy - sieć bazowa i kompleksowa – uwzględniając odpowiednio IV i III klasę żeglowności. Wobec powyższego, delegowany M. Jaszczuk zwrócił się do strony czeskiej o udzieleniu poparcia dla ww.

¹ Struktura dwupoziomowa składa się z: (a) sieci kompleksowej (*ang. comprehensive network*), która wytycza najważniejsze połączenia o znaczeniu dla Europy, zapewniając dostęp do wszystkich regionów UE oraz (b) sieci bazowej (*ang. core network*), która nałożona na sieć kompleksową ma obejmować węzły i połączenia o najważniejszym znaczeniu strategicznym i ekonomicznym dla całej UE

zapisu w preambule projektu rozporządzenia w sprawie TEN-T w dalszym procesie legislacyjnym.

Ponadto delegacja polska wyraźnie stwierdziła, że nie posiada uprawnień do przekazania deklaracji w sprawie wniosku strony czeskiej. Stwierdziła jednocześnie, że mogłaby ją uzyskać, gdyby Minister Transportu Republiki Czeskiej oficjalnie zwrócił się do swojego polskiego odpowiednika z wnioskiem w tej sprawie. Jednocześnie, biorąc pod uwagę swoje doświadczenia zauważyła, że KE wymaga od zgłaszającego wniosek przedstawienia odpowiedniej oficjalnej dokumentacji wraz z analizą środowiskową. W związku z powyższym, sam wniosek strony czeskiej, nie poparty odpowiednią dokumentacją, nie stanowiłby wystarczającego uzasadnienia i nie dawałby podstaw Komisji do podjęcia pozytywnej decyzji w tej sprawie.

3. Stan prac nad międzynarodowym projektem INWAPO w związku z oceną konieczności powstania nowych połączeń w ramach Europejskiej Sieci Śródlądowych Dróg Wodnych.

Delegacja polska zwróciła uwagę, że odpowiednim dokumentem uzasadniającym projekt DOL, według poprzednich ustaleń powinno być studium wykonalności. Miało ono zostać opracowane przez koordynatora projektu, czyli stronę czeską, przy współpracy z krajami zainteresowanymi.

Na wyraźne pytanie delegacji polskiej, delegacja czeska poinformowała, że zleciła wykonanie studium tylko dla planowanego odcinka po stronie czeskiej, za środki otrzymane w ramach programu INWAPO.

Delegowany Przemysław Dac, zwrócił uwagę, że zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami, strona czeska miała wykonać opracowanie dotyczące całego połączenia. Miało ono być podstawą do podjęcia ostatecznej decyzji w tej sprawie. Mogłoby również być pomocne przy zgłoszeniu wniosku do KE w sprawie włączenia DOL do sieci TEN-T. Z drugiej strony opracowywanie podobnej dokumentacji w sposób fragmentaryczny nie spełnia celów, jakie pokłada się w tego typu opracowaniach.

Strona słowacka w swojej wypowiedzi również stwierdziła że dokument ten powinno opracowywać się wspólnie.

W odpowiedzi delegacja czeska poinformowała, że procedury związane z programem INWAPO uniemożliwiają wykonanie opracowania dotyczącego innego kraju członkowskiego. Jednocześnie zwróciła uwagę, że wielokrotnie informowała stronę polską, między innymi na ostatnim posiedzeniu Grupy Roboczej w Krakowie oraz podczas wizyty Pani Anny Wypych Namiotko w Czechach o konieczności wystąpienia Polski o dofinansowanie z Programu INWAPO studium wykonalności dla polskiego odcinka.

Delegowany Przemysław Dac wyraził zdziwienie tą wypowiedzią, bowiem w protokole Grupy Roboczej nie ma podobnego zapisu. P. Dac również brał udział w wizycie Pani Minister w Czechach i nie przypomina sobie takiego stwierdzenia. Strona czeska, jako koordynator projektu, powinna zatem oficjalnie wystąpić o równoległe przygotowanie stosownej dokumentacji.

4. Dyskusja na temat kolejnych wspólnych kroków wszystkich trzech państw w sprawie kanału Dunaj – Odra – Łaba.

Strona czeska, jak również strona słowacka jednoznacznie stwierdziły, że kluczowe dla całego przedsięwzięcia jest szybkie dostosowanie Odrzańskiej Drogi Wodnej do co najmniej IV klasy żeglowności. Obie ww. strony wyraziły również zdziwienie faktem, że Polska zgłosiła do sieci TEN-T odcinki ODW na III klasę. Brak decyzji o docelowym ustanowieniu IV klasy nie ma uzasadnienia ekonomicznego i będzie skutkowało brakiem możliwości uzyskania dofinansowania inwestycji ze środków unijnych.

Strona polska poinformowała że w chwili obecnej nie posiada żadnego oficjalnego programu, wraz z oceną środowiskową który to byłby podstawą do stwierdzenia że jest to możliwe do wykonania oraz podjęcia decyzji o realizacji przedsięwzięcia. Z uwagi na stan infrastruktury transportu wodnego śródlądowego Polska planuje w pierwszej kolejności przywrócenie parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych o znaczeniu transportowym, w tym dostosowanie ODW na całej jej długości do III klasy żeglowności. W dalszej kolejności, na podstawie stosownej dokumentacji i ekspertyz można podjąć decyzję o istnieniu możliwości lub jej braku dostosowania Odrzańskiej Drogi Wodnej do IV klasy żeglowności.

Biorąc pod uwagę stanowisko delegacji polskiej ekspert strony czeskiej zaproponował, by w ramach etapów modernizacji ODW uwzględnić rozwiązania zawarte w umowie AGN, w których zakłada się modernizację rzek naturalnych (swobodnie płynących) do głębokości tranzytowej 1,60 m. Natomiast wszystkie nowe budowle hydrotechniczne na rzekach skanalizowanych powinny być projektowane na co najmniej IV klasę.

Strona czeska poinformowała, że ze wstępnych ekspertyz, jak również z wcześniejszych opracowań wynika że sens ekonomiczny ustanowienia połączenia DOL ma jedynie w przypadku IV klasy żeglowności.

Strona słowacka przedstawiła informację na temat swoich działań na śródlądowych drogach wodnych, która znajduje się w załączonym protokole. Przewodniczący delegacji słowackiej wyraził opinię że połączenie rzeki Wag z ODW w najbliższej przyszłości jest mało realne.

5. Informacja dotycząca stanu zaawansowania projektu Racibórz (polder).

W związku z brakiem czasu, ww. informacja została uczestnikom przekazana na piśmie do _____ protokołu _____ (_____ w _____ załączeniu).

C. INFORMACJA O STANOWISKU INNYCH UCZESTNIKÓW SPOTKANIA

Nie dotyczy.

D. WNIOSKI

1. Przygotować stanowisko Polski odnośnie pisma do Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, które strona czeska planuje przysłać w czerwcu br. dotyczącego prośby o ponowne zgłoszenie ODW do sieci TEN-T oraz poparcia zgłoszenia przez stronę czeską połączenia DOL – **realizacja: GT, uzgodnienie: TP;**
2. Wyegzekwować od strony czeskiej, aby oficjalnie wystąpiła do strony polskiej o równoległe przygotowanie stosownej dokumentacji w ramach projektu INWAPO dla ODW – **realizacja: GT.**

.....
*podpis delegowanego
(w przypadku delegacji wieloosobowych
przewodniczącego delegacji)*

p.o. DYREKTORA
RZGW w Gliwicach
.....
inż. Tomasz Cywiński
Podpis Dyrektora/Zastępcy Dyrektora
komórki organizacyjnej RZGW Gliwice

Potwierdzam złożenie sprawozdania
do zatwierdzenia

31.05.2012
.....
Data złożenia

.....
podpis

31.05.2012
.....
Data

Z-ca DYREKTORA
ds. Zarządu Zlewni
.....
mgr inż. Marcin Nowak
podpis pracownika