

Notatka służbowa z II spotkania Zespołu ds. Żeglugi na Odrze

Spotkania Zespołu ds. Żeglugi na Odrze przy Wojewodzie Dolnośląskim w dniu 21 marca 2016 r. w godz. 13.00-16.00

W spotkaniu uczestniczyli:

1. Wojewoda Dolnośląski – Pan Paweł Hreniak
2. Rzecznik Wojewody – Pani Sylwia Jurgiel
3. Andrzej Bujak - Instytut Logistyki WSB Wrocław
4. Piotr Maryński - Radny Rady Miejskiej Wrocławia
5. Andrzej Podgórski - Stowarzyszenie Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej
6. Joanna Przybyszewska – Dolnośląski Urząd Marszałkowski
7. Jan Pyś - Urząd Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu
8. Waldemar Rybicki - Stowarzyszenie Absolwentów TŻŚ
9. Teresa Szczerba - Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu

Goście Zespołu

1. Marcin Lubieniecki – Właściciel stoczni rzecznych
2. Henryk Pierchała – Długoletni kierownik oraz autor programów dydaktycznych w Zespole Szkol Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu.

Spotkanie rozpoczął i zebranych przywitał Wojewoda Dolnośląski Pan Paweł Hreniak. Wojewoda przypomniał cele jakie przyświecają Zespołowi oraz poinformował, że w pierwszej połowie kwietnia wizytę we Wrocławiu planuje Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Pan Marek Gróbarczyk. Celem wizyty ma być przedstawienie Szczegółowego Programu Rozwoju Polskich Śródlądowych Dróg Wodnych. Zebrani ocenili, że zaprezentowanie Programu we Wrocławiu jest nobilitacją dla naszego regionu i wypełnieniem miana jakie Pan Minister nadał wcześniej naszemu miastu. Minister Gróbarczyk nazwał Wrocław Stolicą Żeglugi Śródlądowej.

Dalej spotkanie poprowadził Jan Pyś. Zgodnie z zaproponowaną agendą pierwszym tematem był:

Przegląd przepisów, strategii, dokumentów, działań ograniczających rozwój żeglugi śródlądowej do klas międzynarodowych na Odrze

Istotnymi strategiami które ograniczają modernizację Odry do min. IV klasy żeglowności są:

1. **Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030** w której m.in. czytamy:

W perspektywie roku 2030 polskie drogi wodne zostaną zmodernizowane do klasy III (zwłaszcza Odrzańska Droga Wodna od Kanału Gliwickiego do Szczecina, wraz z połączeniem kanałami Odra – Sprewa i Odra – Hawela z Berlinem oraz z europejskim systemem dróg wodnych), z zachowaniem istniejących odcinków klas IV i wyższych. Z powodu braku odpowiednich zasobów wodnych oraz konieczności ochrony unikatowej przyrody nie zostanie zrealizowany zamiar zmodernizowania całej Odrzańskiej Drogi Wodnej do klasy IV. Podobne uwarunkowania oraz możliwości inwestycyjne

dotyczą innych szlaków żeglownych: połączenia dorzecza Odry przez Bydgoszcz do Gdańska (na terenie sześciu województw podejmowane są działania programowe, koncepcyjne i inwestycyjne dotyczące drogi E-70), a także Wisły od ujścia Przemszy. Na wschodnich obszarach Polski rozwój dróg wodnych przewidywany jest głównie dla celów turystycznych.

Zespół rekomenduje: zmienić zapisy strategii. Odpowiednie dokumenty o nie uwzględnieniu uwag w ramach konsultacji społecznych opisywanego dokumentu są w posiadaniu Zespołu.

2. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego do 2020, w której czytamy m.in.:

(Str. 67) Mimo korzystnych uwarunkowań geograficznych i warunków naturalnych sprzyjających rozwojowi transportu śródlądowego, jak i morskiego, poziom wykorzystania żeglugi w gospodarce kraju jest niski. Wynika to przede wszystkim z niskiej pozycji konkurencyjnej portów morskich związanej z wysokim wskaźnikiem przestarzałego majątku trwałego (wynoszącym od 40% do 70% w 2008 r.), niedorozwojem nowoczesnych usług portowych, słabym powiązaniem komunikacyjnym z obszarami lądowymi oraz niskim udziałem dróg wodnych żeglownych o parametrach międzynarodowych (zaledwie 205,9 km). Żegluga śródlądowa i morska oraz transport kolejowy zostały uznane za proekologiczne gałęzie transportu wymagające wsparcia w wymiarze krajowym i europejskim. Dodatkowo transport wodny śródlądowy i morski może mieć zasadnicze znaczenie dla rozwoju regionalnego w kontekście przewozów towarowych, pasażerskich, jak i turystyki wodnej, wpływając na wzrost atrakcyjności regionów jako miejsc działalności gospodarczej, przemysłu i zamieszkania. Rozwój transportu morskiego i śródlądowego powinien być realizowany w synergii z działaniami realizowanymi na poziomie centralnym i regionalnym, a także uwzględniać rachunek ekonomiczny prowadzonych interwencji wynikający z endogenicznych potencjałów poszczególnych regionów.

(Str.116) Wśród działań dotyczących gospodarki wodnej, wspierane będą inicjatywy angażujące kilka regionów, dotyczące problematyki Żuław czy Odry.

Zespół rekomenduje: doprecyzować zapisy strategii, silniej akcentując europejską politykę transportową, np. Białą Księgę Transportu 2050, która zakłada: "Do 2030 r. 30 % drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km należy przenieść na inne środki transportu, np. kolej lub transport wodny, zaś do 2050 r. powinno to być ponad 50 % tego typu transportu oraz zmniejszenie emisji szkodliwych substancji do środowiska. (...) W przypadku śródlądowych dróg wodnych istnieje niewykorzystany potencjał. Muszą one odegrać większą rolę, w szczególności poprzez transport towarów w głąb lądu i stworzenie połączenia z morzami europejskimi".

3. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do roku 2030), w której czytamy:

Do 2020 r.:

- podjęciu decyzji w sprawie włączenia Odrzańskiej Drogi Wodnej do europejskiej sieci transportowej
- podjęciu decyzji w sprawie budowy wodnego połączenia śródlądowego Dunaj-Odra-Łaba, spełniającego wymogi co najmniej IV klasy żeglowności;
- podjęciu decyzji w sprawie budowy Kanału Śląskiego.

Zespół rekomenduje: Pilną aktualizację Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku o zapisy o potrzebie pilnego

przygotowania komplementarnego projektu wykonawczego i innych dokumentów w sprawie budowy Odrzańskiej Drogi Wodnej do minimum IV klasy żeglowności w zakresie: planów zagospodarowania przestrzennego, lokalizacji portów i centrów logistycznych, gospodarki wodnej, zaopatrzenia w wodę, ochrony przeciwpowodziowej, hydroenergetyki, systemów melioracji, lokalizacji budowli krzyżujących się z akwenami transportowymi takimi jak mosty, linie elektryczne, czy rurociągi, rozwoju rybactwa śródlądowego, turystyki i rekreacji wodnej, ochrony środowiskowej. Należy także przygotować podobne dokumenty dla innych inwestycji z Odrą związanych takich jak Kanał Dunaj-Odra-Łaba, Kanał Śląski, Kanał Odra-Szprewa i Kanał Odra-Hawela. Wskazanie także konieczności podpisania umowy AGN oraz o konieczności podjęcia rozmów w celu utworzenia międzynarodowej komisji żeglugi śródlądowej ds. transportu rzeczno-gospodarki wodnej. Wpisanie do Strategii Rozwoju Transportu zapisów dotyczących modernizacji dróg wodnych E-40 i E-70 do minimum IV klasy żeglowności.

4. Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu

7.3.4. Lista projektów wodnych śródlądowych

Zespół rekomenduje: Jak najszybsze oddanie do użytku stopnia wodnego Malczyce. Wpisanie następujących uwag do realizacji inwestycji do roku 2020

1. Przeprojektowanie zbiornika Racibórz z suchego na wielofunkcyjny zbiornik retencyjny.
2. Modernizacja jazów odrzańskich w: Januszkowicach, Wróblinie, Zwanowicach do IV kl. żeglowności
3. Modernizacja śluz na stopniach wodnych w Januszkowicach, Krapkowicach, Opolu, Ujście Nysy do IV klasy żeglowności
4. Modernizacja jazów odrzańskich w Krępie, Groszowicach, Dobrzeniu, Jazu Ujście Nysy do IV kl żeglowności
5. Remont i modernizacja zabudowy regulacyjnej Odry swobodnie płynącej - odbudowa i modernizacja zabudowy regulacyjnej – w celu przystosowanie odcinka Odry od Malczyc do ujścia Nysy Łużyckiej do IV klasy drogi wodnej
6. Modernizacja śluz odrzańskich na Kanale Gliwickim i przystosowanie do IV klasy drogi wodnej
7. Budowa nowych stopni wodnych na Odrze w Lubiążu, Ścinawie w Chełmie (piętrzenie na stopniu ok 10 m).

W ramach inwestycji przy śluzach żeglugowych należy urządzić miejsca postoju wyposażone w infrastrukturę (miejsca poboru wody, prądu, punkty zdawania nieczystości ew. miejsca poboru paliwa) dla statków towarowych oraz turystycznych.

Dodatkowo Zespół rekomenduje: Wstrzymanie na Kanale Gliwickim prac modernizacyjnych do III klasy i rozpoczęcie projektowania tego kanału do min IV klasy żeglowności. Zbadanie czy na śląskiej części Odry swobodnie płynącej (Odra przepływająca w Polsce od Brzegu Dolnego) powinno być wybudowanych nowych 15 stopni wodnych z piętrzeniem 4,8 m czy wystarczy 7 z piętrzeniem ok. 10 m.

5. Ustawa o działach administracji rządowej

Zespół rekomenduje: do art 10a ustawy o działach administracji rządowej dopisać dodatkową kompetencję ministra właściwego ds. żeglugi śródlądowej:

6) utrzymanie śródlądowych dróg wodnych;

oraz w tym samym przepisie dopisać:

7) *sprawy obejmujące działalność gospodarką wodną na śródlądowych drogach wodnych*

w art 11 ustawy wykreślić pkt. 3).

Zapisy te czynią zadość informacjom o jakie przekazuje Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej pan Marek Gróbarczyk aby urzędy żeglugi śródlądowej były zorganizowane podobnie do urzędów morskich oraz wnioski jakie złożył pan sekretarz stanu Jerzy Materna podczas obrad Komisji Sejmowej Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w dniu 10 marca br aby sprawy utrzymania i gospodarki wodnej na drogach wodnych oddać w kompetencje ministrowi właściwemu ds. żeglugi śródlądowej. Zdanie odrębne zgłosiła Teresa Szczerba. W związku z podległością służbową Ministrowi właściwemu ds. gospodarki wodnej i brakiem jego stanowiska w sprawie zmian w ustawie o działach administracji rządowej nie może akceptować w/w rekomendacji.

6. **Projekt ustawy Prawo wodne**

Obecnie w resorcie środowiska trwają prace legislacyjne nad nową ustawą Prawo wodne. W obiegu istnieje kilka wersji projektu ustawy. Zespół nie potrafił ustalić, który z projektów jest aktualny i nie mógł odnieść się do aktualnego projektu ustawy.

7. **MasterPlan dla obszaru dorzecza Odry oraz**

8. **Aktualizacja Planów Gospodarowania Wodami (aPGW)**

MasterPlany przyjęte przez Rząd 26. sierpnia 2014 r. miały stanowić uzupełnienie obowiązujących planów gospodarowania wodami do czasu ich aktualizacji w grudniu 2015 r., a następnie ich wyniki, w zakresie inwestycji mających lub mogących mieć wpływ na stan jednolitych części wód, miały zostać przeniesione do zaktualizowanych planów.

Zespół rekomenduje: MasterPlany nie będą realizowane. Jednak gdyby miało dojść do ich realizacji Zespół rekomenduje wpisanie zapisów takich samych jak w rekomendacji dotyczącej pilnej aktualizację Strategii Rozwoju Transportu do 2020 (pkt. 3 niniejszej notatki). W załącznikach do MasterPlan dla obszaru dorzecza Odry Załącznik nr 1 Grupa 1 - zestawienie przedsięwzięć zgłoszonych do Masterplanów, które nie zostały poddanych ocenie – obszar dorzecza Odry. Oraz Załącznik nr 2. Grupa 2 -zestawienie przedsięwzięć zgłoszonych do Masterplanów, które zostały poddane ocenie - obszar dorzecza Odry należy wpisać inwestycje, które zostały rekomendowane przez Zespół w części Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu (pkt. 4 niniejszej notatki). Zespół rekomenduje wstrzymanie prac na Kanale Gliwickim modernizacyjnych do III klasy i rozpoczęcie projektowanie tego Kanału do min IV klasy żeglowności. W ramach inwestycji przy śluzach żeglugowych należy urządzić miejsca postoju wyposażone w infrastrukturę (miejsca poboru wody, prądu, punkty zdawania nieczystości ew. miejsca poboru paliwa) dla statków towarowych oraz turystycznych. Odpowiednie dokumenty o nie uwzględnieniu uwag w ramach konsultacji społecznych opisywanego dokumentu są w posiadaniu Zespołu.

9. **Polsko-Niemiecka umowa o wspólnej poprawie sytuacji na drogach pogranicza polsko-niemieckiego z kwietnia 2015**

Głównymi założeniami przygotowywanej do podpisu niemiecko – polskiej umowy dotyczącej Odry granicznej i dolnej wypracowanej po stronie polskiej przez Ministerstwo Środowiska są :

– zagwarantowani żeglugi statkami rzeczno-morskimi do Shwedt i budowę połączenia w klasie Vb co oznacza

podniesienie mostów w rejonie Szczecina tak aby port w Schwedt mógł obsługiwać statki rzeczne oraz morskie z rejonu morza Bałtyckiego

- Pogłębienie jeziora Dąbie i przywrócenie charakteru zbiornika na krę spływającą z górnej i środkowej Odry
- Pogłębienie Odry granicznej do głębokości 1,8 m ma to poprawić przepływ wód powodziowych na Odrze oraz umożliwić pływanie i przeprowadzanie akcji lodołamania przez lodołamacze (art 2 ust.3). Zgodnie z wcześniejszymi przepisami Odra graniczna w latach 2004-2013 była wpisana do sieci TEN-T i powinna mieć 2,8 m głębokości a nie 1,8m.

Z powyższych założeń wynika, że jedynym elementem gospodarczym umowy będzie port rzeczno-morski na Odrze Zachodniej w Schwedt. Port rzeczno-morski w Schwedt stanowił będzie znaczną konkurencję dla zespołu portów Szczecin-Świnoujście obsługujących ujście Odry szczególnie w przeładunkach ładunków tranzytowych przeznaczonych do Europy Zachodniej i Niemiec. Dodatkowo po wybudowaniu podnośni w Niederfinow Berlin może uzyskać status portu bałtyckiego Niemiec. Marginalizacja polskich portów spowoduje utratę korzyści z tranzytu ładunków z Europy północnej oraz z Dalekiego Wschodu. Podstawowym warunkiem prowadzącym do uruchomienie niemieckiego portu jest podniesienie przez stronę polską mostów znajdujących się na terenie Rzeczypospolitej

Umowa przewiduje regulację rzeki bez zachowania zasad hydrauliki. Podstawową zasadą regulacji rzek jest ich stopniowa modernizacja od źródeł do ujścia z zachowaniem jednakowych parametrów nawigacyjnych. Obecnie tworzone są koncepcje modernizacji Odry do min. IV klasy żeglowności. W przypadku realizacji umowy polsko - niemieckiej regulacji ma być poddany wyłącznie graniczny odcinek Odry do III klasy żeglowności. Niestety nie przewiduje się dokonania analiza jak regulacja Odry granicznej do III klasy wpłynie na pozostałą część rzeki, która będzie regulowana w klasie min. IV.

Zespół rekomenduje: Potraktować umowę jako porozumienie dot. warunków utrzymania Odry granicznej w aktualnych parametrach wodno-żeglugowych. Zarówno strona polska jak i niemiecka powinny usunąć wszelkie ograniczenie limitujące transport czy zagrażające bezpieczeństwu powodziowemu. Nie powinno się na Odrze granicznej przeprowadzać poważniejszych inwestycji służących modernizacji rzeki do III klasy. Tym bardziej, że modernizacja Odry granicznej ma się odbyć z środków pożyczki Banku Światowego.

Należy rozpocząć rozmowy ze stroną niemiecką (oraz innymi państwami Nadodrza) w celu wspólnego wystąpienia do UE w sprawie wpisania Odrzańskiej Drogi Wodnej do sieci TEN-T. Okres składania dokumentów mija 31 grudnia 2023 r. Po dacie tej Komisja, po zasięgnięciu odpowiednio opinii państw członkowskich i z pomocą koordynatorów europejskich, dokonuje przeglądu wdrażania sieci bazowej, oceniając: zgodność z przepisami niniejszego rozporządzenia; postępy we wdrażaniu niniejszego rozporządzenia.

Dodatkowo Zespół przedstawia wyciąg z protokołu z XIV posiedzenia Komitetu ds. Gospodarki Przestrzennej Polsko-Niemieckiej Komisji Międzynarodowej ds. Współpracy Regionalnej i Przygranicznej z dnia 11-12 maja 2015 r. załącznik nr 1

10. Strategia Rozwoju Polski Zachodniej do roku 2020 (SRPZ2020)

To Strategia makroregionalna obejmująca 5 województw: zachodniopomorskie, wielkopolskie, lubuskie, dolnośląskie i opolskie. Osią współpracy spinającą geograficznie obszar objęty strategią jest rzeka Odra wraz z dorzeczem, a także m.in. wysoki potencjał rozwoju, wynikający z położenia i in. W ramach Celu szczegółowego

Integracja przestrzenna i funkcjonalna makroregionu wpisano „Modernizację Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz wzmocnienie międzyregionalnej i transgranicznej współpracy w dorzeczu Odry”. Regiony Polski Zachodniej zidentyfikowały też 8 projektów, do których należy m.in. Projekt kluczowy nr 1 Odrzańska Droga Wodna. Opracowana została Karta Odrzańska, która stanowi fiszkę projektową do projektu kluczowego nr 1. Województwa Polski Zachodniej skierowały do Rządu RP wspólny Apel w sprawie modernizacji Odry do IV kl. żeglowności. Opracowały również i przedłożyły do oceny Ministerstwom: MR i MG MiZŚ propozycję programu badań odrzańskich jako uzupełnienie bazy analitycznej SRPZ2020. Wśród inwestycji istotnych dla realizacji SRPZ 2020 znalazły się projekty wodne śródlądowe wpisane do Dokumentu Implementacyjnego do SRT 2020 (2030), omawianego w pkt.4 niniejszej notatki. Projekty te znalazły się następnie w Kontraktach Terytorialnych województw Polski Zachodniej, wynegocjowanych z Rządem RP. Kontrakty określają cele i przedsięwzięcia priorytetowe, które mają istotne znaczenie głównie dla rozwoju województwa, ale i kraju, oraz sposób ich finansowania. W chwili obecnej wpisane są do nich inwestycje odrzańskie polegające na modernizacji Odry do III kl. żeglowności (regionalnej).

Zespół rekomenduje: Aktualizację Karty Odrzańskiej do SRPZ 2020, biorąc pod uwagę rządowe plany modernizacji Odry do IV kl. (międzynarodowej), a w ślad za tym renegocjację Kontraktów Terytorialnych.

11. Umowa z Bankiem Światowym

Realizacja dużej części inwestycji odrzańskich ma być przeprowadzona m.in. ze środków Banku Światowego. , m.in. budowa zbiornika Racibórz oraz modernizacja zabudowy regulacyjnej Odry swobodnie płynącej od Malczyc do ujścia Nysy Łużyckiej do III klasy drogi wodnej w ramach projektu Odra – Wisła. Bank udziela naszemu krajowi oprocentowanej pożyczki, którą będzie należało spłacić.

Zespół rekomenduje: renegocjować umowę z Bankiem Światowym w taki sposób aby środki pożyczki były częścią kwoty niezbędnej dla realizacji kompleksowego projektu modernizacji Odry do minimum IV klasy żeglowności (np. na wkład własny do projektu). Pożyczka z Banku Światowego może być przeznaczona na komponent dotyczący ochrony przed powodzią i ochrony środowiska.

W ramach pierwszego tematu spotkania Zespół zaproponował uchwalenie nowych aktów prawnych, których celem jest możliwość realizacji Programu Rozwoju Polskich Śródlądowych Dróg Wodnych.

Zespół rekomenduje: rozpoczęcie prac nad przygotowaniem i uchwaleniem następujących aktów prawnych:

1. Projekt ustawy o akwenach transportowych i portach śródlądowych
2. Projekt ustawy o promocji żeglugi śródlądowej
3. Projekt ustawy o Krajowym Funduszu Żeglugi Śródlądowej (na wzór Krajowego Funduszu Drogowego)
4. Ustawy celowe dotyczące budowy dróg wodnych lub/i powołania spółek celowych korzystających z funduszy inwestycyjnych Planu Junckera:
 - Ustawa o (wielofunkcyjne) regulacji Odry od śluzu Brzeg Dolny do granicy państwa z Republiką Federalną Niemiec
 - Ustawa o budowie pierwszego etapu Kanału Dunaj-Odra-Łaba od Kędzierzyna-Koźla do granicy z Republiką Czeską

- Ustawa o poprawie warunków nawigacyjnych na Odrze skanalizowanej od Kędzierzyna-Koźła do Brzegu Dolnego.
- Ustawa o modernizacji Kanału Gliwickiego

Zgodnie z agendą drugim tematem spotkania było:

Odtworzenie szkolnictwa wodno-żeglugowego we Wrocławiu

Ze względu na wagę temat wzbudził duże zainteresowanie Zespołu. Niemal wszyscy zabierali głos w dyskusji. Pan Marcin Lubieniecki, jeden z zaproszonych przez Zespół gości, wskazał że między innymi ze względu na istnienie Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu miasto nazywane było polską stolicą żeglugi śródlądowej. Kontynuując stwierdził, że obecnie również pan minister Gróbarczyk podkreśla znaczenie regionu i miasta dla transportu rzeczno-żeglugowego. Według pana Lubienieckiego rangę Wrocławia dla żeglugi śródlądowej należałoby podnieść istniejącymi tu instytucjami m.in. przysłać szkołę żeglugi śródlądowej, która mogłaby być zaczynem powołania innych instytucji związanych transportem rzeczno-żeglugowym w tym także: budownictwem wodnym, utrzymaniem dróg wodnych, budową statków, eksploatacją portów i centrów logistycznych. Pan Lubieniecki stwierdził, że jako właściciel stoczni rzeczno-żeglugowych jest osobiście zainteresowany kształceniem w ramach: projektowania, budowy, montażu konstrukcji statków rzeczno-żeglugowych. Podobnie wypowiedziała się pani Teresa Szczerba, która wskazała, że przyszli uczniowie mogliby odbywać praktyki w RZGW w bazie OKR.

Pan Andrzej Bujak z Zespołu stwierdził, że niektóre z zawodów powinny być kontynuowane na poziomie szkolnictwa wyższego. Dotyczy to przede wszystkim prac koncepcyjnych czy kierowniczych w ramach: budownictwa wodnego, budowy i utrzymania dróg wodnych, konstrukcji i budowy statków, projektowania portów i centrów logistycznych. Pan Bujak wskazał też, że kształcenie zawodowe mogłoby odbywać się na terenie firm, które umożliwiają praktyki zawodowe. Na przykład uczeń odbywający praktyki na stoczni, mógłby tam uzupełniać także swoją wiedzę teoretyczną.

Kolejnym dyskutantem był pan Henryk Pierchała, drugi z zaproszonych przez Zespół gości. Pan Pierchała stwierdził, że powołanie szkoły jest jak najbardziej potrzebne, chociaż istnieje wiele zagrożeń związanych z jej reaktywacją. Należy zwrócić uwagę, że obecnie we Wrocławiu nie istnieją instytucje, które zatrudniałyby absolwentów takiej szkoły. Brak jest armatorów rzeczno-żeglugowych, brak jest instytucji, które zajmują się budową i utrzymaniem dróg wodnych, brak jest instytucji, które projektowałyby lokalizację oraz budowę i utrzymanie centrów logistycznych na rzekach i portów. Innym ważnym problemem jest kadra dydaktyczna szkoły, której jest coraz mniej. Z drugiej strony pomimo braku warunków dla żeglugi śródlądowej w naszym regionie mieszka ok. 1,5 tys czynnych marynarzy rzeczno-żeglugowych oraz zarejestrowanych jest ok. 700 statków, które w większości pływają po drogach wodnych Europy Zachodniej. Kontynuując pan Pierchała stwierdził, że należałoby powołać szkołę publiczną ponadgimnazjalną, która kształciła będzie w ramach technikum oraz zasadniczej szkoły zawodowej. Szkołę może prowadzić urząd miasta Wrocławia Wydział Edukacji bądź właściwy resort. Program takiej szkoły powinien obejmować zawody: technik żeglugi śródlądowej, technik budownictwa wodnego, monter kadłubów, monter budownictwa wodnego, eksploatacja dróg wodnych i portów. Pan Pierchała stwierdził, że są programy nauczania do wskazanych przez niego zawodów. Jednym z ważniejszych zagadnień jest wskazanie siedziby szkoły oraz bazy lokalowej. Kolejne to remont, przywrócenie do eksploatacji i wybór miejsca postoju dla statku szkolnego *Westerplatte*. Znalezienie kadry

dydaktycznej to kolejne zadanie. Ustalenie sposobu funkcjonowania szkoły w tym finansowanie umundurowania dla uczniów. Według pana Pierchały przy szkole powinno działać Centrum Doskonalenia Zawodowego, które uzupełniałoby wykształcenie w ramach zawodów związanych: budową statków, żegluga oraz budownictwem wodnym i drogami wodnymi.

Zespół rekomenduje: rozpoczęcie prac nad powołaniem we Wrocławiu szkoły, która kształciłaby dla potrzeb wodno-żeglugowych. Szkoła powinna mieć charakter resortowy. Kształcenie powinno odbywać się w zawodach, o których mówił pan Pierchała. Można przygotować na początek nabór do 1-2 klas w jednym z istniejących zespołów szkół ponadgimnazjalnych we Wrocławiu, a następnie rozszerzać ofertę.

W tym celu należy:

1. Poprosić pana Wojewodę o zorganizowanie spotkania reprezentantów Zespołu w składzie: Henryk Pierchała, Marcin Lubieniecki, Andrzej Bujak, Jan Pyś z Wojewódzkim Kuratorem Oświaty Romanem Kowalcukiem.
2. Powołać i zatrudnić Kierownika Projektu reaktywacji szkoły.
3. Ustalić zakres zadań Kierownika Projektu.

Dodatkowo pan Henryk Pierchała przedstawił notatkę: *Nowa Szkoła Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu*, która określa m.in. warunki konieczne do rozpoczęcia działań organizacyjnych oraz kompetencje Kierownika Projektu. Notatka stanowi załącznik nr 2.

O godzinie 16.00 postanowiono zakończyć spotkanie Zespołu. W związku z tym, że agenda spotkania Zespołu nie została wyczerpana, a czas posiedzenia upłynął, zebrani zdecydowali, że spotkanie Zespołu będzie kontynuowane w dniu 04 kwietnia 2016 r w godz. 13.00 – 16.00 w budynkach Wyższej Szkoły Bankowej we Wrocławiu ul Łąkowa 8.

Notatkę sporządził Jan Pyś