

## Notatka służbowa z IX spotkania Zespołu ds. Żeglugi na Odrze

W spotkaniu Zespołu ds. Żeglugi na Odrze przy Wojewodzie Dolnośląskim w dniu 3 października, udział wzięli :

1. Joanna Przybyszewska – Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego
2. Teresa Szczerba – Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu
3. Andrzej Bujak – Instytut Logistyki WSB
4. w/z Czesław Szarek – Rada Kapitanów
5. Piotr Maryński – Rada Miejska Wrocławia
6. Jan Pyś – Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu

a także zaproszeni goście, w tym Dyrektor Departamentu Żeglugi Śródlądowej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Pan Przemysław Daca. Tematy poruszane podczas spotkania to:

1. Problemy nawigacyjne zgłaszane przez użytkowników dot. Odry
2. Propozycja inicjatywy legislacyjnej dot. Malczyc
3. Inicjatywa Uczelni Politechnicznych Nadodrza
4. Program Viadrus
5. Zagospodarowanie przestrzenne Wrocławskiego Węzła Wodnego pod kątem przemysłu związanego z Odrą
6. Uwagi wnioski i inne

Jako pierwszy został poruszony temat:

### **Problemy nawigacyjne zgłaszane przez użytkowników dot. Odry**

Pierwszym tematem poruszonym podczas spotkania było omówienie problemów jakie zgłaszają użytkownicy drogi wodnej. W sprawie głos zabrał Pan Lech Lisicki z firmy OT Logistycs, który zajmuje się przewozami specjalnymi. Firma działa w dwóch obszarach, jest to tzw. Górna Odra zaopatrując elektrociepłownię Wrocław (Kogenerację Wrocław) w węgiel. Elektrociepłownia może być zaopatrywana w węgiel jedynie od strony wody. Niestety modernizacja Wrocławskiego Węzła Wodnego, remont śluzy Różanka oraz inne remonty wymusiły zrezygnowanie z przewozów węgla ze Śląska drogą wodną. Obecnie węgiel dowożony jest koleją do Wrocławia a następnie z Portu Miejskiego we Wrocławiu do nabrzeża Elektrociepłowni (ok 1,5 km) przepływa statkami. Następnym obszarem działalności OT Logistycs są przewozy specjalne, czyli przewóz ładunków dużych lub ciężkich. Aktualnie firma prowadzi 2 zestawy: jeden do Opola, drugi idzie z Holandii i stanął w Głogowie. Niestety statki nie mogą przypląć ze względu na bardzo niskie głębokości tranzytowe, Z tego co wiadomo RZGW dokłada starań, ale niestety głębokości są zbyt małe. Nie można uzyskać nawet 110 cm minimalnej głębokości. Klienci OT Logistycs bardzo się denerwują o swoje ładunki i losy transportu. Jeśli chodzi o dowozy węgla do elektrociepłowni obecny przeładunek w

Porcie Miejskim jest na granicy jego możliwości. We wrześniu planowany jest w porcie przeładunek na poziomie 80 tys ton węgla. Elektrociepłownia nie jest w stanie odbierać takiej masy węgla w jednym miesiącu. Niezmiernie ważną rzeczą jest teraz pogłębienie toru wodnego od Kędzierzyna- Koźła do Wrocławia. OT Logistycs posiada tej chwili do dyspozycji 7 wolnych zestawów. Statki z pewnością odciążąby Port Miejski we Wrocławiu i usunęły zator.

Kolejny głos w dyskusji zabrał Pan Szarek, który również jest armatorem. Potwierdził, że minimalna głębokość kanałów śluzowych nie jest większa niż ok. 1,20 m do 1,40 m. Akwenty te powinny być utrzymywane przez administratora i mieć minimum 1,8 m. Niestety akwenty transportowe nie są utrzymywane przez RZGW. Przykładem jest tu Kanał Gliwicki, którego pierwotna głębokość to 3,5 m a w tej chwili to zaledwie 1,60 m.

Swoje zdanie przedstawił także Pan Marcin Lubieniecki właściciel stoczni we Wrocławiu w Malczycach i w Szczecinie, który powiedział, że ze względu na szczupłość zasobów wodnych RZGW powinno bardzo racjonalnie wykorzystywać wodę dla celów żeglugowych i nie tworzyć szereg krótkich fal dla pojedynczych statków, lecz zgromadzić statki na stopniu wodnym w Brzegu Dolnym i rzadziej wypuszczać dużą falę, która pozwoli bezpiecznie dopłynąć statkom do Szczecina.

Pani Joanna Przybyszewska dodała, że w województwie lubuskim jest tak mało wody, iż problemy z pływaniem mają również promy.

Na pytanie co zrobić, aby uruchomić odcinek Górnej Odry, odpowiedział Pan Waldemar Lisowski z RZGW we Wrocławiu. Mówił, iż żeby przeprowadzić prace pogłębiarskie należy wiedzieć czy z ekonomicznego punktu widzenia one są zasadne. Dodał, że jeżeli nie będzie ruchu jednostek to po okresie miesiąca znowu nastąpi zamulenie kanałów i powróci się to stanu pierwotnego. Stwierdził, że musi odbywać się ruch jednostek, muszą być śluzowania, musi być ruch wody. Nie było przez te 2 lata zgłaszanych zapotrzebowań na te prace. Dodał także, że RZGW ma świadomość utrzymywania głębokość wód 1,80 , ale działa w określonej sferze finansowej, ma pewne środki i musi wybierać na co może przeznaczyć określoną kwotę i często są to trudne wybory. Potrzeba większej ilości zbiorników, ale jeżeli hydrologia wody się nie poprawi to RZGW nie jest w stanie stworzyć lepszej sytuacji dla żeglugi śródlądowej. Pani Dyrektor Szczerba poinformowała armatorów, że ułatwiły by pracę wnioski skierowane od armatorów do RZGW z informacjami o okresach w których planowane są przewozy węgla na górnej Odrze.

Do Dyskusji dołączył także Przemysław Daca, które podkreślił, że Ministerstwu bardzo zależy na tym, aby uruchomić żeglugę śródlądową. Wkrótce będzie podpisany list intencyjny. Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej opracowuje plan i cały czas dąży do usunięcia wszystkich punktów krytycznych, potrzeba natomiast czasu aby wszystko dobrze przeprowadzić.

#### **Zespół rekomenduje :**

Prowadzenie rozmów między RZGW i armatorem OT Logistycs i złożenie przez OT Logistycs do RZGW odpowiednich dokumentów w celu jak najszybszego przystąpienie do pogłębienia górnej Odry i likwidacji miejsc limitujących głębokość tranzytową na poziomie 1,8 m. Zespół uważa jednak, że utrzymanie stałej głębokości tranzytowej wynikającej z przepisów nie powinno być uwarunkowane rozmowami i złożeniem dokumentów przez armatora, gdyż jest to ustawowy obowiązek administracji drogi wodnej.

Kolejnym punktem spotkania była:

#### **Propozycja inicjatywy legislacyjnej dot. Malczyc**

Pan Jan Pyś zaproponował, aby stworzyć specustawę, która przyspieszy proces dokończenia budowy stopnia wodnego Malczyce.

Pan Przemysła Dacza także stwierdził, iż pomysł specustawy jest bardzo dobry. Ministerstwo myśli o tym, aby zabezpieczyć środki na Malczyce np. z tak zwanej rezerwy przeciwpowodziowej dostępnej z MSWiA. Środki na budowę stopnia wodnego Malczyce muszą być zabezpieczone na okres 3 kolejnych lat i najłatwiej to zrobić specustawą. Same przygotowanie specustawy nie jest trudne, ważniejszy jest załącznik, który będzie zawierał harmonogram działań i kosztów. Jeżeli będzie decyzja polityczna na najwyższym szczeblu, to można by było do tego przystąpić. Jest informacja z Komisji Europejskiej, że przystępowania do inwestycji drogą specustaw nie jest dobrym rozwiązaniem, ponieważ KE interpretuje to jako ominięcie przepisów wynikających z obowiązujących dyrektyw, szczególnie tych środowiskowych, dlatego nie wiadomo czy ze specustaw nie trzeba będzie się wycofać są one obecnie naprawdę dużym problemem. Innym rozwiązaniem jest program wieloletni przyjmowany albo ustawą albo uchwałą, który również zabezpieczy środki i wskazuje ich źródło.

Pani Teresa Szczerba dodała iż jedyny problem z realizacją inwestycji to brak środków. RZGW podjęło wszelkie starania dla dokończenia inwestycji jest umówione z wykonawcą, jest zweryfikowany zakres prac niezbędny do jej zakończenia, w zakresie kontynuacji umowy są załatwione kwestie prawne. Obecnie nie pozostaje nic innego jak czekać na uruchomienie środków. Kolejną kwestią poruszaną przez Zespół była:

#### **Zespół rekomenduje:**

Dołożenie wszelkich starań, których celem będzie jak najszybsze uruchomienie dla celów transportu rzeczno-śluzowy Malczyce. Obecnie Zespół skupi się nad sporządzeniem projektu ustawy i podejmie próby zainteresowania ustawą środowisk politycznych związanych z Sejmem RP.

### **Inicjatywa uczelni Politechnicznych dotycząca Nadodrza**

Jan Pyś poinformował o spotkaniu jakie miało miejsce z rektorem Politechniki Wrocławskiej. Na spotkaniu padł pomysł, aby wspólnie z innymi politechnikami ( opolską, wrocławską, śląską) a także Akademią Morską w Szczecinie, przystąpić do projektu, który dotyczył by Odry. Pan rektor podszedł do tego bardzo entuzjastycznie, program wpłynął by na poprawę warunków życia mieszkańców całego Nadodrza. Ustalenia jakie zapadły podczas spotkania. Rektor Politechniki Wrocław planuje:

1. Powołanie grupy inicjatywnej stworzonej przez: politechniki i inne uczelnie reprezentujące województwa Nadodrza, dalej administrację dróg wodnych i żeglugi śródlądowej z nad Odrą, reprezentantów marszałków i wojewodów Nadodrza. Grupa podzielona będzie na zadania m.in. sekcja organizacyjna, techniczna.
2. Podpisanie listu intencyjnego między podmiotami grupy inicjatywnej
3. Spotkanie wszystkich podmiotów odbędzie się na początku grudnia

#### **Zespół rekomenduje:**

Wspiera inicjatywę Politechniki Wrocław. Zespół podejmie współpracę oraz dołoży starań w celu utworzenia

Konsorcjum naukowego wspierającego działania naukowe programu rozwoju Nadodrza zorganizowanego pod przewodnictwem uczelni wrocławskich.

### **Program Viadrus**

Program składa się z kilku punktowych założeń, dotyczących rozwoju Nadodrza. Zostały one przedstawione Ministerstwu Rozwoju Regionalnego a także Ministerstwu Rozwoju w ramach konsultacji społecznych.

1. Zasięg programu rozwoju – Program obejmuje duży region znajdujący się w Europie Środkowej, którego tradycyjna nazwa brzmi Nadodrze. W historii Europy region ten dał się poznać jako wyodrębniony nie tylko pod względem geograficznym ale także gospodarczym, kulturowym oraz społecznym. Podmiotem wyodrębnienia regionu, który zespalał te wszystkie funkcje, z przewodnią funkcją gospodarczą, była rzeka Odra. Państwami Nadodrza są także Czechy i Niemcy. Programu powinien posiadać wymiar międzynarodowy w obszarze państw Nadodrza.
2. Cele - Oddziaływanie rzeki ma swoją znaczącą rolę we wszystkich zaproponowanych przez Strategię celów głównych i szczegółowych oraz ma wpływ na wszystkie jej obszary w tym także
  - Inwestycje w ludzi.
  - Promowanie trwałego zrównoważonego wzrostu.
  - Zabezpieczenie podstaw dla wysokiej jakości życia.

Program powinien przewidzieć zaplanowanie w projektowaniu przestrzennym regionu Nadodrza lokalizacji rzecznej infrastruktury punktowej korytarzy transportowych tj.: lokalizacji portów, nabrzeży przeładunkowych, intermodalnych centrów logistycznych, miejsc postoju statków inwestycji hydrotechnicznych i połączeń żeglugowych z innymi dorzeczami. Opracowanie powinno uwzględniać aspekty wszechstronnego wykorzystania dorzecza Odry (m.in.: melioracje i nawodnienia rolnicze, ochrona przed powodzią i suszą, zaopatrzenie w wodę ludności i przemysłu, wykorzystanie hydroenergetyczne rzeki, rozwój turystyki i rekreacji wodnej, walory ekologiczo-przyrodnicze dorzecza).

3. Zakładany efekt - Poprawa połączeń transportowych w ramach europejskich i krajowych korytarzy transportowych co odblokuje inicjatywy innych państw Nadodrza i połączeń kanał Odra-Szprewa, kanał Odra-Hawela, Kanał Odra-Dunaj-Łaba. Nastąpi lepsze wykorzystanie portów morskich w regionie i zwiększy się znaczenie gospodarcze portów ujścia Odry (Szczecin, Świnoujście, Police) dla których ważnym elementem powinno być silne zespolenie z okręgami przemysłowymi Moraw, Śląska i Brandenburgii.
- Współpraca szkół wyższych jest wiele dziedzin związanych z Odrą w których powinna nastąpić intensyfikacja współpracy dotyczy to m.in. budownictwa wodnego, planowania przestrzennego intermodalnych korytarzy transportowych, hydrologii rzek i in. Ze względu na międzynarodowy charakter programu współpraca naukowa powinna mieć wymiar międzynarodowy.
- Wzrost gospodarczy związany budową trójmodalnego korytarza transportowego sieci bazowej TEN-T Morze Bałtyckie-Adriatyk, którego osią jest Odra. Zwiększenie zainteresowania turystyką wodną na Odrze. Zwiększenie bezpieczeństwa energetycznego przez budowę kolejnych stopni wodnych na Odrze. Wodne połączenia transgraniczne w ramach korytarzy transportowych w sposób znaczący wpływają na rozwoju transgranicznych stosunków gospodarczych
- Wzrost zatrudnienie przy realizacji inwestycji, przy utrzymaniu oraz w branżach które zostały zlikwidowane (gospodarka wodna, hydrobudownictwo i transport rzeczny). Rozwój firm armatorskich, stoczni, portów

śródlądowych (centrów logistycznych), budownictwa wodnego, wzrost udziału OZE, bezpieczeństwo powodziowe.

- Wzrost znaczenia przyrodniczego Odry. Istotne znaczenie rzeki mają walory ekologiczne, a w tym troska o planowy rozwój rybactwa śródlądowego zaplanowanie obszarów podlegających szczególnie ochronie (np. Natura 2000, parki), wskazanie miejsc rekompensat działań regulacyjnych na rzece, wskazanie miejsc naturalnej retencji takich jak: łągi, bagna, naturalne zbiorniki, obszary zalesienia i in.

4. Przesłanki rynkowe - Zmniejszenie kongestii i kosztów transportu, wzrost wymiany handlowej z UE, zapotrzebowanie na statki rzeczne, produkcja OZE, gromadzenie wody (surowiec). Rozwój nowoczesnych systemów zarządzania ruchem statków (komunikacja satelitarna, naziemna i informatyczna). Rozwój nowoczesnych urządzeń wyposażenia statków (radary, echosondy, sonary, automatyka i elektronika statkowa)

5. Potencjał na kolejne projekty - Rozbudowa sieci międzynarodowych dróg wodnych E-40 i E-70 ich gospodarcze wykorzystanie oraz budowa zabezpieczenia przed powodzią i suszą wzdłuż tych akwenów.

6. Podmioty potencjalnie zaangażowane w projekt:

- a) administracja państw przez które droga wodna przebiega,
- b) zleceniodawcy – np.:spółki węglowe i energetyczne (PGE), chemia i petrochemia, przemysł
- c) maszynowy.
- d) podmioty gospodarcze zajmujące się usługami logistycznymi w tym transportem wodnym,
- e) hydroenergetyką
- f) podmioty korzystające z wód - rolnictwo, przemysł, aglomeracje
- g) administracja samorządowa różnych szczebli i mieszkańcy terenów zalewnych przez wodę,
- h) uczelnie i wydziały zajmujące się budownictwem wodnym, budową statków, logistyką, planowaniem
- i) przestrzennym
- j) podmioty dysponujące kapitałem - np. banki, przedsiębiorstwa
- k) organizacje ekologiczne i turystyczne.

Rekomendowane działania:

1. Większe zespolenie polityki morskiej i śródlądowych dróg wodnych międzynarodowego znaczenia. w Planie w części związanej z transportem pt. Infrastruktura transportowa to krwioobieg gospodarki uwzględnić w systemie transportowym kraju tzw. akweny transportowe tj drogi wodne międzynarodowego znaczenia (E-30, E-40 i E-70) oraz autostrady morskie.

2. Zwiększenie udziału OZE przez wpisanie w planach związanych z energetyką uwzględnić rozwój OZE w tym hydroenergetyki w ramach gospodarczego wykorzystania akwenów w tym transportowych.

3. Uchwalenie ustawy o drogach wodnych i akwenach transportowych (śródlądowe drogi wodne i autostrady morskie). Dyrektywa wodna dopuszcza derogacje (odstępstwa) jej zapisów na akweny silnie przez człowieka uregulowane. W obecnej sytuacji wymogi środowiskowe na akweny naturalne np. w parkach krajobrazowych i akweny transportowe służące transportowi rzeczniemu są takie same.

4. Powołania Instytutu Modernizacji Nadodrza. Celem Instytutu byłoby sporządzanie planów i realizacja modernizacji Nadodrza. Instytut zdobywałby środki na modernizację Odry. Istotnym zadaniem byłoby łączenie podmiotów gospodarczych władz różnego szczebla, środowisk naukowych oraz organizacji pozarządowych zainteresowanych Odrą

wokół przedsięwzięcia jakim jest zrównoważony rozwój gospodarczy związany z przyłączeniem Odry do sieci międzynarodowych dróg wodnych. Instytut współpracowałby z podmiotami międzynarodowymi Nadodrza i zmierzał do powołania międzynarodowej komisji Odry (Polsko-Czesko-Niemieckiej). Roczny budżet Instytutu to ok. 2 mld zł.

**Zespół rekomenduje:**

Przyjęcie przez Rząd w tym Ministerstwo Rozwoju programu wspierającego rozwój transportu wodnego. Przyszły program rozwoju żeglugi w tym Odry może wspierać się także na przesłankach określonych w naszkicowanym powyżej programie Viadrus.

**Zagospodarowanie przestrzenne Wrocławskiego Węzła Wodnego  
pod kątem gospodarczym związanym z Odrą**

We Wrocławiu a także w innych miejscowościach związanych z drogami wodnymi brakuje zaangażowanie się samorządów w spraw gospodarczego wykorzystania akwenów. Główną rolę samorządów w tej kwestii powinny być plany zagospodarowania przestrzennego, które wskazują lokalizację istotnej dla gospodarczego wykorzystania akwenów transportowych infrastruktury punktowej. Do takiej infrastruktury należą np.:

- miejsca przeznaczone na porty i centra logistyczne
- miejsca do poboru paliwa,
- miejsca do zdawania nieczystości ze statków
- miejsca do poboru wody
- miejsca schroniska i porty zimowe
- nabrzeża przeładunkowe firm,
- stocznie, warsztaty naprawcze sprzętu pływającego
- miejsca do rozładunku i sprzedaży kruszywa,
- port administracji wodnej
- miejsce postoju zestawu ratowniczego i gaśniczego
- miejsce do wywozu i utylizacja miejskich stałych odpadów komunalnych,
- lokalizacja kanałów żeglugowych
- Wrocławskie Centrum Bezpieczeństwa Wodnego (WCBW)
- port dla statków pasażerskich.
- postoje z infrastrukturą dla statków małych i dużych przy śluzach

Najważniejszym zagadnieniem w ramach lokalizacji infrastruktury żeglugowej we Wrocławiu jest lokalizacja nowego portu. Miejsca przeznaczone na porty, centra logistyczne. Lokalizacja na obrzeżach granic miasta. Przeładunek i magazynowanie towarów masowych, spożywczych, kontenerów, materiałów niebezpiecznych paliw, gazu i śmieci. Najlepszym działaniem będzie zaproponowana na Odrze we Wrocławiu lokalizacji dwóch miejsc w częściach zachodniej i wschodniej miasta, w których powstaną centra logistyczne. Jednak może to być trudne. Istotną przesłanką

tych lokalizacji jest położenie w bezpośredniej bliskości akwenu komunikacyjnego i możliwość prowadzenia przeładunków w transporcie drogowym, kolejowym i wodnym. Zaproponowane lokalizacje powinny być odpowiednie dla magazynowania różnorodnych ładunków pod dachem i na powietrzu, w tym magazynowania i przeładunku kontenerów. Dodatkowym atutem lokalizacji centrów logistycznych będzie możliwość przeładunku towarów metodą Ro-Ro oraz materiałów niebezpiecznych i odpadów komunalnych. Ze względu na duży wskaźnik bezpieczeństwa transport wodny jest najbardziej odpowiednim do przewozu ładunków niebezpiecznych i odpadów komunalnych. Centra mogą służyć do przeładunku gazu płynnego z planowanego w Świnoujściu Gazportu. Wyposażenie centrów w nabrzeża Ro-Ro umożliwi skierowanie części transportu kołowego na statki zmniejszając w ten sposób w mieście m.in. natężenie ruchu, emisję spalin, ilość wypadków drogowych oraz natężenie hałasu. Priorytetem będzie lokalizacja centrum logistycznego po stronie wschodniej miasta. Może ono mieć ogromne znaczenie dla miasta po wybudowaniu planowanego przez UE Kanału Dunaj-Odra-Łaba. Do czasu budowy zachodniego centrum logistycznego jego rolę przejmie istniejący Port Miejski, jako wewnątrz miejskie centrum spełniające uwarunkowania określone dla centrów logistycznych. Propozycja lokalizacji w okolicy Rędzina przy obwodnicy autostradowej oraz przy wschodniej obwodnicy Wrocławia.

Pan Radny Piotr Maryński, oznajmił iż o porcie we Wrocławiu można mówić w dwóch przedziałach czasowych. Pierwszy przedział to obecne funkcjonowanie portu należącego do OT Logistycznych. W aktualnej sytuacji przy rozruchu żeglugi śródlądowej port może spełniać swoje funkcje. Jednak w perspektywie wraz z rozwojem transportu rzeczno-żeglownego może on okazać się za mały. Stąd zachodzi potrzeba do stworzenia i uruchomienia we Wrocławiu multimodalnego centrum logistycznego. Optymalnym miejscem jest zimowisko Osobowice 2. Władze miasta mają pomysł na zlokalizowanie tego portu blisko mostu Rędzińskiego.

Według Pana Czesława Szarka dobrym miejscem dla lokalizacji portu jest gmina Czernica. Według W ramach dyskusji nad lokalizacją portu we Wrocławiu głos zabrał Pan Szarek, który stwierdził, że na lokalizację portu we Wrocławiu nie nadają się zimowiska Osobowice 1 i Osobowice 2. Akweny te powinny wrócić do swojego pierwotnego przeznaczenia, czyli powinny to być zimowiska oraz miejsce postojowe dla statków. Dodał także, że w Wrocławskim Węźle Wodnym, aż się prosi o wykorzystanie kanału powodziowego jako kanału żeglownego w klasie V b, pozwoliło by to na przedłużenie międzynarodowej drogi wodnej, planowanej dla Odry.

Głos zabrała także Pani Teresa Szczerba, poinformowała, iż 22 września 2016 r. RZGW złożyło wniosek do prezydenta Wrocławia o przyznanie RZGW całego zarządu nad Osobowicami 2.

Pan Jan Pyś zwrócił uwagę na aspekty jakie powinno posiadać centrum logistyczne tj. m.in. dobra komunikacja z innymi środkami transportu, tereny na place składowe, magazyny, kontenery i drobną produkcję. Podstawowy powód dla którego trzeba zająć się tym tematem to umowa AGN która ma być podpisana przez nasze państwo, zobowiązuje ona do utworzenia w kilku miastach portów o znaczeniu międzynarodowym w tym m.in. we Wrocławiu.

W ostatniej części spotkania głos zabrał Pan Przemysław Dąca zaznaczył, że warto o wszystkim rozmawiać na poziomie województwa, diagnozować problemy jakie występują i co najważniejsze rozwiązywać je. Dziękując za zaproszenie zachęcał zespół do podejmowania także nowych działań, dotyczących m.in. przygotowania ustawy o śródlądowych drogach wodnych, portach i przystaniach.

#### **Zespół rekomenduje:**

Przyjęcie przez Radę Miejską Wrocławia uchwały dotyczącej sporządzenia tzw planu zagospodarowania

przestrzennego Wrocławskiego Węzła Wodnego, którego celem będzie określenie lokalizacji infrastruktury istotnej dla funkcjonowania i rozwoju gospodarki i turystyki wodnej. Zespół w sprawie sporządzenia takiego planu przez Gminę Wrocław szczegółowo wypowie się oddzielnym stanowiskiem.

Kończąc spotkania Pys podziękował zebranych za przybycie i dyskusję. Przypomniał, że kolejne spotkanie Zespołu ds Żeglugi na Odrze odbędzie się 31 października.

Sporządzili: Aleksandra Ciapka i Jan Pys