



**Protokół nr 32/2016
z posiedzenia Komisji Komunikacji i Ochrony Środowiska
Rady Miejskiej Wrocławia
05/07 września 2016 roku
godz. 13.00**

BRM-DPP.0012.6.12.2016

Posiedzenie Komisji prowadził Przewodniczący Jan Chmielewski.

Na ogólną liczbę 9 radnych nieobecni byli radni Agnieszka Kędzierska, Jacek Ossowski, Magdalena Razik-Trziszka. W posiedzeniu wyjazdowym uczestniczyli zaproszeni goście: Jan Pyś, dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, Marek Żabiński, zastępca dyrektora Biura Rozwoju Wrocławia, Piotr Misiak z Biura Zarządzania Projektami. Lista gości, którzy uczestniczyli w drugiej części posiedzenia stanowi załącznik nr 1 do niniejszego protokołu.

Posiedzenie odbyło się według następującego porządku obrad

I Wrocławski Węzeł Wodny:

1. w dniu 5.09.2016 - posiedzenie wyjazdowe, Wrocławski Węzeł Wodny poniżej Śluzy Mieszczańskiej
2. w dniu 7.09.2016 - posiedzenie problemowe, Sukiennice 9, sala 309, godz. 13.00

W dniu 5.09.2016 roku Komisja odbyła posiedzenie wyjazdowe nt.: Wrocławski Węzeł Wodny poniżej Śluzy Mieszczańskiej w szczególności Śluza Mieszczańska, Port Miejski, Osobowice I, Osobowice II, Port Popowice i Kozanów.

W dniu 07.09.2016 roku odbyło się posiedzenie problemowe. Zastępca dyrektora Biura Rozwoju Wrocławia – Marek Żabiński podkreślił, że system rzeczny jest w gestii zadań administracji rządowej. Przypomniął, że od końca lat 90. funkcjonowały różnego rodzaju plany dla Odry – były to głównie przedsięwzięcia związane z ochroną przeciwpowodziową. Ponieważ po powodzi administracja rządowa, była w pierwszej kolejności nastawiona na rozwiązanie problemu ochrony przeciwpowodziowej. Dodał, że w tej chwili nie ma praktycznie warunków do żeglugi i nikt nie pływa ze Śląska do portów morskich. Podsumował, że obecnie Odra wraz z innymi rzekami przepływającymi przez Wrocław tworzy przestrzeń związaną głównie z rekreacją i turystyką, i to jest największa pozytywna cecha związana z Wrocławskim Węzłem Wodnym.

Dyrektor Wydziału Nieruchomości Skarbu Państwa – Agnieszka Cybulska-Małycha stwierdziła, że patrząc całościowo na Odrę bardzo ważnym elementem jest struktura własności gruntu. Dodała, że własność Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej (RZGW) nie ogranicza się jedynie do linii brzegowej wody płynącej, że w dyspozycji RZGW jest więcej terenów, które są bezpośrednio związane z wodą i dla przykładu wymieniła tereny w okolicach MPWiK, Wodnika, ale też od strony Wielkiej Wyspy i Dąbia. Następnie dyr. Agnieszka Cybulska-Małycha odniosła się do terenu dawnego zimowiska barek. Dodała, że w 2010 roku została zweryfikowana linia brzegowa Odry w wyniku czego zimowisko barek zostało wyłączone z zarządu RZGW nadając mu status wody stojącej i nieruchomość ta przeszła pod zarząd Prezydenta, reprezentującego Skarb Państwa. W związku z tym przystąpiono do opracowania koncepcji sposobu zagospodarowania tej nieruchomości. Po dwóch nieudanych przetargach przystąpiono do negocjacji, w których uczestniczyły trzy podmioty. Procedurę negocjacyjną wygrał podmiot Topacz Investment oferując najwyższą wartość nieru-

chomości, czyli najwyższą opłatę z tytułu użytkowania. Umowa z Topacz Investment została zawarta na 25 lat. Umowa zakłada, że spółka będzie realizowała podstawowe elementy związane z mariną, czyli bosmanat, możliwości cumowania, w tym także domów na wodzie. Dodała, że w umowie zawarto zastrzeżenia, które zobowiązywały biorącego do użytkowania do zabezpieczenia możliwości nieodpłatnego korzystania przez Związek Żeglarski na potrzeby stacji młodzieżowej, w tym gromadzenia sprzętu oraz zabezpieczenia możliwości realizacji inwestycji celu publicznego (budowy wału przeciwpowodziowego). W pierwszym okresie tzw. inwestycyjno-rozruchowym umowa przewiduje bonifikaty z tytułu opłat. Podkreśliła, że Miasto szukało inwestora, który będzie mógł zainwestować środki w sukcesywne podnoszenie jakości, walorów estetycznych i funkcjonalnych tej nieruchomości. Fakt, iż podmiot został wyłoniony dopiero w trzecim postępowaniu świadczy, że teren ten nie znalazł się w centrum zainteresowania inwestorów. I tłumaczyła, że jest to branża, która „wymaga sporych nakładów inwestycyjnych, a stopa zwrotu z inwestycji nie jest na poziomie chociażby inwestycji deweloperskich”.

Następnie Piotr Misiak poinformował o możliwości udrożnienia Śluzy Mieszczańskiej. Stwierdził, że warunkowo można ją będzie otworzyć po dostosowaniu urządzeń cumowniczych do właściwego poziomu, co w tej chwili się odbywa. Dodał, że niebawem śluza ma być otwarta warunkowo spełniając wszystkie formy bezpieczeństwa. Zobaczymy jak duży będzie ruch, jak duże jednostki będą chciały przepływać i wtedy zapadnie decyzja czy ewentualnie robić jej gruntowną modernizację - podsumował. W odpowiedzi na pytanie Przewodniczącego Komisji poinformował, że choć właścicielem śluzy jest RZGW to nie pokrywa on kosztów obecnego projektu dostosowania urządzeń cumowniczych jak i ewentualnej gruntownej jej modernizacji. Pieniądze na ten cel pochodzą od osób prywatnych i z budżetu Miasta.

Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu - kpt. Jan Pyś stwierdził, że zgadza się z przedmówcami, że zarówno droga wodna jak i bezpieczeństwo żeglugi to są kompetencje rządowe i tu powinna być jasna polityka. Natomiast w jego ocenie generalnie gminy, w tym też Wrocław, mogłyby podjąć działania w pewnych przedsięwzięciach. Podkreślił, że zadaniem Miasta jest planowanie. Tymczasem we Wrocławiu właściciele stoczni mają problem z funkcjonowaniem, narzekają na wysokie podatki - argumentował. Na brak miejsca na działalność narzekają również osoby zajmujące się pozyskiwaniem i sprzedażą kruszywa. Służby, nie tylko Urząd Żeglugi Śródlądowej, które zajmują się bezpieczeństwem na wodzie nie mają centrum wodnego, gdzie można by było bezpiecznie postawić statek, zatankować czy przeprowadzić drobny remont. Takich rzeczy brakuje w mieście, które ma 45 km dróg wodnych - stwierdził. Dodał, że RZGW powinien zabiegać o to, by mieć swój port, by móc utrzymać swój sprzęt, bo to w jego interesie, a takiego portu nie ma. W jego opinii władze Miasta z przeczności powinny pamiętać, że Osobowice I i Osobowice II służyły kiedyś do uprawiania dużej żeglugi śródlądowej. Na jednym i drugim akwenie były zimowiska barek. „Wylączając je teraz to w sytuacji gdy żegluga powróci na Odrę (miejmy nadzieję, że nastąpi to prędzej niż później) nie będziemy mieć tych akwenów na zimowiska”. Mówił, że planowanie to jeden element działań Miasta, drugi element to pozyskiwanie partnerów do realizacji tych działań. W jego opinii warto, by Miasto pomyślało o partnerze do budowy portu. Dodał, że port w mieście jest obligatoryjny. Podsumowując stwierdził: prosiłbym o planowanie przedsięwzięć gospodarczych, nie tylko turystycznych w ramach Wrocławskiego Węzła Wodnego i pozyskiwanie dla tych inwestycji ewentualnych partnerów. Na zakończenie wypowiedzi dodał, że ważnym przedsięwzięciem we Wrocławiu byłaby budowa muzeum Odry.

Przewodniczący Komisji podziękował zaproszonym gościom za przedstawienie informacji. Podsumowując stwierdził, że celem posiedzenia było zapoznanie członków Komisji z problematyką związaną z Wrocławskim Węzłem Wodnym. Podkreślił, że przedsięwzięcia o takich motywach dyrektor Pyś skutkują działaniami w zakresie finansów, a samorządy mają dzisiaj swoje problemy np. finansowanie oświaty. Stąd też, jego zdaniem, musi najpierw nastąpić ujawnienie się potencjalnych inwestorów, potrzebna jest też rozmowa na poziomie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.

Dyrektor Żabiński podkreślił, że „jeśli chodzi o lokalizację różnego rodzaju funkcji w obszarze nadbrzeży, jak i samej wody czy otoczenia Wrocławskiego Węzła Wodnego to są zadysponowane” zarówno w Studium jak i w planach miejscowych. W jego opinii i Studium i plany miejscowe dają szansę, ale by się ona zmaterializowała potrzebny jest inwestor. Tymczasem właściciele terenów wokół Portu Miejskiego zainteresowani są ich sprzedażą, a nie inwestowaniem w gospodarkę rzeczną. Dodał, że Miasto wspólnie z RZGW wyznaczyło kilkadziesiąt miejsc pod marinę z możliwością zatankowania łodzi, czy opróżnienia nieczystości i pojawił się mały kapitał związany z turystyką. Zapewnił, że Miasto mentalnie i planistycznie nie jest przygotowane do tego typu przedsięwzięć lecz nie ma zewnętrznego dużego kapitału, który zainteresowany byłby budową nowego portu rzeczno-żeglarskiego.

Na zarzut radnego Sznercha, że miasto odwróciło się od Odry, ripostował, że kiedy tylko doszło do ustalenia terminów finansowania i ruszyły przedsięwzięcia realizowane przez RZGW związane z przebudową Wrocławskiego Węzła Wodnego (modernizacja nadbrzeży) to jednocześnie ruszyły inwestycje miejskie - przebudowa bulwarów Xawerego Dunikow-

skiego oraz Marii i Lecha Kaczyńskich, czy przebudowa nadbrzeża przy Wybrzeżu Wyspiańskiego, o którą zadbała Politechnika Wrocławska.

Na pytanie radnego Sznercha w sprawie terenów wzdłuż Odry należących do Skarbu Państwa dyrektor Agnieszka Cybulska-Małycha odpowiedziała, że w zarządzie RZGW są atrakcyjne nieruchomości pod względem turystycznym np. w rejonie MPWiK, Na Grobli. Pytanie, czy RZGW nie byłby gotowy złożyć wniosku o wygaszenie zarządu, wówczas nieruchomości te przeszłyby pod zarząd Prezydenta reprezentującego Skarb Państwa.

Dyrektor Dyś, stwierdził, że miał nadzieję porozmawiać o żegludze towarowej, transportowej, a nie turystyce i rekreacji, bo ona ma się dobrze. Zaapelował, by Miasto zaplanowało miejsca ważne dla lokalnego transportu towarowego (kruszywa), gdzie można by budować statki, gdzie mógłby powstać port śródlądowy. W jego opinii obszary, które można by wykorzystać pod te cele maleją, praktycznie ich nie ma.

Radny Marcin Krzyżanowski stwierdził, że radni powinni zabiegać o to, by trzymane były rezerwy pod miejsca przeładunkowe, stocznie, port, aby gospodarcza strona Odry mogła zafunkcjonować, gdy ruszy transport Odrą. Pytany o to dyr. Żabiński odpowiedział, że w Studium są wyznaczone rezerwy dla nowego portu rzecznoego we Wrocławiu oraz zabezpieczony teren starego Portu Miejskiego, gdzie można przeładowywać węgiel i kruszywa. Podsumowując stwierdził, że Miasto wykonało prace planistyczne, trzyma rezerwę i czeka na strategię ogólnopolską, bo jak podkreślił, Wrocław jest tylko węzłem na ciągu żegludowym. Jego zdaniem trudno oczekiwać, by Miasto rozwijało żeglugę towarową punktowo podczas gdy kilkaset kilometrów rzeki „jest w takim stanie jakim jest”. Dlatego, jak stwierdził, należy się koncentrować na tym co jest możliwe; na pracach planistycznych i na rozwijaniu turystyki rzecznej, co Miasto realizuje.

Na tym posiedzenie zakończono.



Jan Chmielewski
Przewodniczący Komisji



Protokół sporządziła:
Iliana Arent-Rabiej