**IV Forum Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk: „Rok Rzeki Wisły 2017 – drogi wodne w węzłach miejskich CNC w Polsce – wyzwania i szanse”**

Pod honorowym patronatem Ministra Gospodarki Morskiej i żeglugi Śródlądowej Marka Gróbarczyka, w dniu 21 czerwca 2017 w Sali Obrad Rady Miasta Gdańska – Nowy Ratusz odbyło się IV Forum Korytarza Transportowego Bałtyk - Adriatyk. W konferencji wzięło udział kilkadziesiąt osób – przedstawicieli instytucji publicznych, firm branży morskiej i logistycznej oraz środowisk naukowych i instytucji otoczenia biznesu. Pierwszy blok konferencji poprowadził **Grzegorz Walczukiewicz** – dyrektor Biura Związku Miast i Gmin Morskich, organizacji której w bieżącym roku przypadło przewodzenie Porozumieniu Samorządowemu na rzecz Korytarza Bałtyk-Adriatyk.

W imieniu gospodarzy konferencję otworzyli wiceprezydent Miasta Gdańska **Aleksandra Dulkiewicz,**  prezes Związku Miast i Gmin Morskich **Andrzej Bojanowski** oraz przewodniczący Stowarzyszenia Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk (SPR KTBA) i członek Zarządu Województwa Pomorskiego **Ryszard Świlski.** Otwierający witali gości i uczestników konferencji, przypominając, że Gdańsk jako miasto portowe od zawsze czerpał korzyści wynikające ze swojego ulokowania. Stąd Gdańsk jest miastem gościnnym, które cieszy się, że wita tak znamienitych gości.

Przewodniczący **Ryszard Świlski** w swoim wystąpieniuomówił pewne aspekty dotyczące roli korytarza BAC w polityce europejskiej. Przypomniał, że już w 2009 roku w Unii Europejskiej podpisano dwa porozumienia na rzecz niezwłocznej realizacji autostrad oraz linii kolejowych. Wydarzenia te stały się podstawą do podjęcia decyzji aby zintegrować także polskie regiony na rzecz Korytarza Bałtyk-Adriatyk stąd w czerwcu 2010 roku podpisano porozumienie marszałków siedmiu polskich regionów związanych z Korytarzem Bałtyk Adriatyk, które 30 marca 2012 roku przekształciło się w Stowarzyszenie Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk, któremu marszałek przewodniczy. Przewodniczący podkreślił, że stowarzyszenie jest aktywne na forum europejskim uczestnicząc jako oficjalny polski partner w pracach przy unijnym koordynatorze Korytarza Bałtyk-Adriatyk – prof. Kurcie Bodewigu. Stąd głos szczebla regionalnego – obok głosu rządów państw, portów, gestorów infrastruktury i Komisji Europejskiej – jest wyraźnie obecny w toczonej na tzw. unijnym Forum Korytarza debacie nt. Planu Działań dla Korytarza Bałtyk Adriatyk.

Przewodniczący Świlski z uznaniem wyraził się także w odniesieniu do faktu, iż Polska ratyfikowała konwencję AGN dotyczącą dróg wodnych śródlądowych E-30, E-40 i E-70. Przypomniał jednakże, że Województwo Pomorskie już od dawna podejmuje inicjatywy na rzecz rewitalizacji rzeki Wisły. To w tym celu zawiązano stałą współpracę międzywojewódzką na rzecz rewitalizacji i zrównoważonego rozwoju polskiego odcinka MDW E70 (lubuskie, wielkopolskie, kujawsko – pomorskie, pomorskie, warmińsko – mazurskie) i E40 (lubelskie, mazowieckie, kujawsko – pomorskie, pomorskie i warmińsko – mazurskie).

Z kolei Prezes Związku Miast i Gmin Morskich **Andrzej Bojanowski** zwrócił uwagę, że z punktu widzenia potrzeb Korytarza Bałtyk-Adriatyk ważną rolę odgrywa podział kompetencji w zarządzaniu portami morskimi pomiędzy władze centralne i władze lokalne. Podając przykład portów niemieckich, w których rola państwa jest niewielka wyraził opinię, że także w odniesieniu do pomorskich portów – ranga władz lokalnych i regionalnych winna znaleźć potwierdzenie w strukturze własnościowej portów Gdańska i Gdyni bowiem „samorządy lepiej czują porty niż centrum”. Wyraził też opinię, że w systemie tym ważną rolę odgrywają drogi wodne śródlądowe.

Prezes Konsorcjum Samorządowego dla rewitalizacji Magistrali Węglowej Śląsk-Porty **Piotr Niedźwiecki** przedstawił w zarysie stan inwestycji dotyczących linii kolejowej CE-65 w Polsce podkreślając rolę węzła transportowego w Zduńskiej Woli.

Prezes Związku Miast Nadwiślańskich **dr Tomasz Sowiński** omówił uwarunkowania rozwoju drogi wodnej Wisły w naszym kraju. Przypomniał, że port w Gdańsku powstał dzięki Wiśle, jak i wiele dużych miast w Polsce. Niestety okres dynamicznego rozwoju śródlądowych dróg wodnych na zachodzie Europy, przypadł w Polsce na czas zaborów i działania w tym zakresie były na ziemiach polskich znikome. Patrząc z tego punktu widzenia podpisanie konwencji AGN to jakby powrót Polski do Europy. Prezes Sowiński wyraził opinię, że nawet bieżące utrzymanie obecnego stanu rzeki Wisły pociąga za sobą znaczne środki pieniężne, stąd warto inwestować w MDW. Przedstawił też wyliczenia prof. Krystyny Wojewódzkiej-Król oraz prof. Rolbieckiego, zgodnie z którymi 1 złotówka zainwestowana w realizację Kaskady Dolnej Wisły przynieść może zwrot nawet w wysokości 6,11 złotych. Koszty zaangażowania państwa, w realizowane projekty z uwzględnieniem środków unijnych i kapitału prywatnego, wyniosą tyle co pokrycie strat popowodziowych.

Z kolei Sekretarz Generalny Stowarzyszenia Miast Autostrady Bursztynowej **Ryszard Toczek**  skupił się na roli węzłów miejskich na drogach wodnych śródlądowych. Przypomniał też treść Karty Miast Transeuropejskiej Sieci Transportowej (tzw. Karty Łódzkiej). Dyrektor Toczek wyraził opinię, że jak dotychczas miasta w zbyt małym stopniu były uczestnikami dyskusji na temat korytarza BAC. Pomimo tego, że Polska ma wyjątkowo korzystnie ukształtowaną sieć dróg wodnych i miast to jedynie Police i Szczecin-Świnoujście posiadają status portów śródlądowych sieci TEN-T w Polsce. W efekcie – chociaż Korytarz BAC zgodnie z unijnymi wytycznymi ma być gotowy do 2030 roku to będzie to korytarz bez dróg wodnych śródlądowych i bez węzłów miejskich będących portami śródlądowymi. Dyrektor Toczek przypomniał także Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 1315/2013 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, a zwłaszcza tą część Rozporządzenia która dotyczy ilości węzłów miejskich przypadających na poszczególne miasta Europy. Według prelegenta Rozporządzenie pogłębia dysproporcje pomiędzy Wschodem i Zachodem Europy jeżeli chodzi o ilość węzłów miejskich i portów śródlądowych.

Następnie odbyła się runda pytań i głosów zabieranych z sali. I tak **prof. dr hab. Marek Grzybowski** z Akademii Morskiej wyraził opinię, że Korytarz Bałtyk-Adriatyk nie będzie mieć pozytywnego wpływu dla Polski. Stąd profesor postuluje by ideę korytarza łączącego Bałtyk za Adriatykiem rozwinąć o połączenia biegnące od Bałtyku w kierunku Morza Czarnego i Morza Egejskiego. **Stanisław Wroński** z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego przedstawił informację o projekcie EMMA, w ramach którego przygotowywane jest studium wykonalności dla Portu Rzecznego w Solcu Kujawskim. Wyraził też opinię, że aktywność środowisk ekologicznych stanowi zagrożenie dla inwestycji w ramach MDW E-40 i E-70.

Dyrektor **Krzysztof Żarna** z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego polemizując z prof. Grzybowskim wyrazi opinię, że to dobrze, że odeszliśmy od idei VI Korytarza Transportowego na rzecz BAC, bowiem pozwoliło to ująć odnogę Szczecińską w parach nad korytarzem. Wyraził także opinię, że Odrzańska Droga Wodna nie uległa na przestrzeni lat takiej degradacji jak Wisła, stąd to ODW winna stanowić priorytet dla Porozumienia Samorządowego i władz polskich.

Drugi blok tematyczny poprowadził **dr Adam Mikołajczyk** – dyrektor Departamentu Rozwoju Gospodarczego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego, który wyraził opinię, że poszczególne tematy konferencji układają się w formule: od ogółu do szczegółu.

**Izabela Nepelska-Łosik** z Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej przedstawiła prezentację dotyczącą perspektyw i możliwości włączenia polskich śródlądowych dróg wodnych do korytarzy sieci bazowej TEN-T. Według prelegentki resort wysuwa już postulaty by rozszerzyć Korytarz sieci bazowej Bałtyk-Adriatyk o MDW, bo jak na razie jedynie 100 km fragment Odry jest wpisany do TEN-T. MGMiŻŚ pragnie wykonać dużą ilość pracy do 2023 roku, na kiedy przypada termin nowelizacji sieci TEN-T. Resort wpierw wykona studia wykonalności dla całości dróg wodnych przebiegających przez Polskę. Następnie pragnie przygotować program dla MDW E-30, E-40 i E-70 w kilku modułach tematycznych (m in. transportowym, hydrologiczno-technicznym), ocenę odziaływania na środowisko itp. Generalnie do 2020 roku Rząd RP chce zakończyć fazę przygotowania dokumentacji w projekcie.

Następnie **Rafał Wasil** z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego przedstawił prezentację dotyczącą współpracy międzyregionalnej na rzecz rewitalizacji odcinków planowanych MDW E-40 i E-70. Według prelegenta inicjatywy na rzecz MDW podejmowane przez samorządy regionalne rozpoczęły się w 2006 roku podpisaniem porozumienia pomiędzy województwami lubuskim, wielkopolskim, pomorskim, kujawsko-pomorskim i warmińsko-mazurskim na rzecz rewitalizacji MDW E-70 w Polsce. Porozumieniu temu przewodzi województwo pomorskie. Z klei województwo kujawsko-pomorskie przewodzi podobnemu porozumieniu międzyregionalnemu na rzecz rewitalizacji MDW E-40 (lubelskie, mazowieckie, kujawsko – pomorskie, pomorskie i warmińsko – mazurskie). Ponadto województwo pomorskie prowadziło także projekt „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej”. W ramach podejmowanych inicjatyw udało się zmodernizować infrastrukturę położoną wzdłuż rzeki Wisły (wybudować bulwary, liczne przystanie żeglarskie, mariny itp.) czy wybudować most zwodzony nad śluzą w Przegalinie. Na koniec swojego wystąpienia prelegent wyraził opinię, że w chili obecnej to od polityki Rządu RP zależeć będzie czy państwu uda się skutecznie zdyskontować regionalne zaangażowanie.

Podsumowując wystąpienie Rafała Wasila dyrektor Adam Mikołajczyk wyraził opinię na temat pożądanego uzupełniania się inicjatyw na rzecz MDW podejmowanych przez władze centralne i regionalne. Zgodnie z tym podziałem samorząd województwa pomorskiego jest zaangażowany w inwestycje na rzecz rozwoju turystyki, m in wykorzystując środki unijne dostępne w ramach RPO. Dyrektor Mikołajczyk wyraził jednocześnie żal z powodu nieobecności - wbrew wcześniejszym ustaleniom - przedstawiciela Wojewody Pomorskiego w konferencji.

Kolejnym prelegentem był **prof. dr hab. Zbigniew Burciu**, który przedstawił rodzaje innowacyjnych jednostek w żegludze śródlądowej a zwłaszcza nowatorski projekt barki rzecznej o napędzie hybrydowym, który otrzymał dofinansowanie z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego w ramach Inteligentnej Specjalizacji Pomorza 1 „Technologie offshore i portowo-logistyczne”. Profesor Burciu przedstawił szczegóły rozwiązań technologicznych swojego projektu, na który składane już są zgłoszenia patentowe. Wyraził też opinię, że za pomocą barek będzie można transportować kontenery z portu gdyńskiego na Zatokę. Dyrektor Adam Mikołajczyk wyraził opinię, że projekt barki rzecznej stanowi „małą cegiełkę”, która stanowi wkład Pomorza, niezależny od skuteczności rządowych programów.

Kolejne wystąpienia obejmowały studia przypadku – poszczególnych węzłów miejskich korytarza BAC i roli jaką te węzły odgrywają w systemie MDW.

Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych Urzędu Miejskiego w Gdańsku **Marcin Dawidowski** przedstawił poszczególne przedsięwzięcia inwestycyjne wchodzące w obręb węzła korytarza sieci bazowej TEN-T Gdańsk-Gdynia-Sopot. Należy do nich Pętla żuławska – rozwój turystyki wodnej, budowa mostu zwodzonego nad śluzą w Przegalinie, program ożywienia Międzynarodowej Drogi Wodnej E-70, dzięki któremu zbudowano bądź wyremontowano takie przystanki wodne jak Sienna Gobra II, Tamka czy Żabi Kruk. Kolejnym zrealizowanym przedsięwzięciem był Tramwaj Wodny, który również pociągnął za sobą remont przystanków. Z kolei do planowanych w przyszłości inwestycji należy zaliczyć: II Etap Pętli Żuławskiej, inwestycje w nabrzeża wyspy Stogi oraz Długie i Rybackie Pobrzeże. Dyrektor Dawidowski wyraził też opinię, że Port Gdańsk infrastrukturalnie jest przygotowany do obsługi żeglugi śródlądowej. Znaczna część nabrzeży i terminali przeładunkowych zlokalizowana jest wzdłuż Martwej Wisły połączonej poprzez Śluzę w Przegalinie z głównym nurtem Wisły. Parametry tego odcinka drogi wodnej umożliwiają żeglugę barek z ładunkami i dotyczy to zarówno kontenerów, jak i ładunków masowych. Dyrektor wyraził opinię, że obecnie mija ostatnie 5 minut dostępnego nam czasu, na realizację inwestycji ze środków zewnętrznych.

**Dr Michał Tuszyński** z Urzędu Miasta Gdyni, przedstawił założenia projektu flagowego TENTacle w kontekście wykorzystania wizji autostrady Bałtyk-Wisła. Wizja ta polega na włączeniu transportu wodnego śródlądowego w ciąg autostrady morskiej TEN-T Gdynia – Karlskrona. Połączenie dwóch rodzajów transportu w obszarze południowego Bałtyku skutkować będzie zwiększeniem obszaru ciążenia korytarza Bałtyk – Adriatyk i większą dostępnością transportową węzła miejskiego Gdynia/Gdańsk wraz z portami morskimi. Prelegent zaprezentował również szereg danych statystycznych i dobrych praktyk odnoszących się do roli i znaczenia dróg wodnych w miastach portowych w Polsce i na zachodzie Europy.

**Ewa Kurjata** z Biura Strategii Urzędu Miejskiego w Szczecinie przedstawiła kompleksową informację na temat inwestycji realizowanych w węźle miejskim sieci bazowej TEN-T Szczecin-Świnoujście w powiązaniu z inwestycjami portowymi (policentryczny układ miasta, sieć komunikacyjna w rejonie Międzyodrza, obejścia rzeczne, obwodnice, modernizacja toru wodnego Szczecin-Świnoujście itp.).

Węzeł miejski w Tczewie reprezentowali **Mariusz Wiórek** – pełnomocnik Prezydenta Tczewa ds. Wisły oraz **Jerzy Lewicki** – reprezentujący firmę PCC Intemodal S.A. W wystąpieniu zwracano uwagę, że Tczew stanowi ważny ośrodek węzłowy i logistyczną bramę Pomorza znajdującą się na linii transportu kolejowego w bezpośrednim otoczeniu dróg wodnych śródlądowych, na których ma powstać port rzeczny. Jerzy Lewicki przedstawił także informację na temat planowanego Suchego Portu w Zajączkowie Tczewskim, który odciążyłby trójmiejskie porty i stanowił dla nich ważne zaplecze logistyczne.

Z kolei Dyrektor Wydziału Zintegrowanego Rozwoju Miasta Bydgoszczy **Grzegorz Boroń** oraz **J. Kajczuk** przedstawili potencjał rzeczny i transportowy Bydgoszczy w kontekście planów na uruchomienie platformy multimodalnej na granicy Bydgoszczy i Solca Kujawskiego. Platforma taka (podobnie jak port w Gliwicach) będzie odgrywała ważną rolę „suchego portu” powiązanego z portem lotniczym. Port ten będzie ponadto połączony linią kolejową nr. 201 z Gdynią. Linia ta stanowi odgałęzienie od „magistrali węglowej” (C-E 65) i może być wykorzystywana przez port w Gdyni jako alternatywne połączeniu do połączenia biegnącego przez Gdańsk. Jak przedstawili prelegenci w ramach projektu EMMA aktualnie wykonywane jest studium wykonalności dla platformy multimodalnej, które dokładnie określi lokalizację planowanej inwestycji.

Dziękujemy współorganizatorom Forum: Miasto Gdańsk oraz Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego oraz partnerom: Stowarzyszenia Miast Autostrady Bursztynowej , Związek Miast Nadwiślańskich, Stowarzyszenie Samorządowe Autostrady A-1, Stowarzyszenie Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk, Konsorcjum Samorządów dla Rewitalizacji Magistrali Węglowej Śląsk-Porty.

Patronat medialny objęli: TVP 3 Gdańsk, Radio Gdańsk oraz Czas Morza