

**Oświadczenie złożone
przez senatora Ryszarda Knosalę
na 50. posiedzeniu Senatu
w dniu 12 marca 2010 r.**

Oświadczenie skierowane do ministra infrastruktury Cezarego Grabarczyka

Polska, z racji swojego położenia geograficznego, postrzegana jest jako ważny kraj tranzytowy. Przez Polskę przebiegają paneuropejskie korytarze transportowe, dlatego też szczególną szansą dla rozwoju gospodarczego naszego kraju są wszelkie inwestycje w infrastrukturę transportową położoną w ciągu szlaków o znaczeniu międzynarodowym. W ostatnich latach dużo uwagi poświęca się również kwestii równomiernego rozwoju różnorodnych środków transportu, kładąc jednocześnie akcent na te, które są bezpieczne i przyjazne środowisku. Potrzeba zapewnienia tak zwanej intermodalności była wielokrotnie podkreślana we wspólnotowej polityce transportowej. Unia Europejska zwraca przy tym uwagę na konieczność wykorzystania w większym stopniu środków transportu, które mogą być alternatywą dla transportu drogowego; chodzi między innymi o wodny transport śródlądowy.

Zagadnienia dotyczące transportu są również przedmiotem debaty na arenie międzynarodowej. Jak wynika z Umowy o głównych śródlądowych drogach wodnych znaczenia międzynarodowego (AGN), przyjętej przez stały Komitet Transportu Lądowego Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ), na obszarze Polski wyodrębniono trzy śródlądowe drogi wodne o znaczeniu międzynarodowym. We wspomnianym dokumencie wskazano również na potrzeby inwestycyjne, istotne z punktu widzenia dalszego rozwoju sieci wodnych połączeń śródlądowych w Europie. EKG ONZ zwraca uwagę, między innymi, na brak dogodnego połączenia Morza Bałtyckiego z Morzem Czarnym, wskazując przy tym na zasadność wybudowania korytarza wodnego łączącego Odrę z Dunajem. Według wstępnych projektów kanał zlokalizowany byłby na terenie Polski – połączenie Koźła z czeską Ostrawą – Republiki Czeskiej oraz Austrii.

Budowę kanału Odra – Dunaj należy postrzegać zatem jako ogromną szansę dla regionów położonych wzdłuż rzeki Odry, w tym w szczególności dla województw: dolnośląskiego, opolskiego i śląskiego. Połączenie to stanowiłoby istotne uzupełnienie możliwości transportu towarów w Europie w kierunku północ-południe. Realizacja opisanej inwestycji doprowadziłaby do wyraźnego zintensyfikowania ruchu rzeczno-odrzy. To z kolei oznaczałoby potrzebę utworzenia centrów logistycznych, budowy nowych i rozbudowy istniejących portów rzecznych. W konsekwencji zatem powstałyby nowe miejsca pracy, a potencjalni inwestorzy zyskaliby dodatkowy bodziec do inwestowania tu kapitału.

Biorąc pod uwagę przedstawione korzyści, zastanawiać musi brak ujęcia tak ważnego zagadnienia w „Polityce transportowej państwa na lata 2006–2025”, gdzie główny nacisk kładzie się na rozwój sieci drogowej i kolejowej, a w przypadku żeglugi śródlądowej zakłada się jedynie pewne działania modernizacyjne.

Budowa wspomnianego połączenia, którego długość ma wynieść około 500 km, jest bez wątpienia inwestycją na ogromną skalę. Sukces tego przedsięwzięcia zależy od współpracy wielu podmiotów, również w wymiarze międzynarodowym. Wydaje się jednak, że pierwszym krokiem powinno być zapisanie stosownych działań w dokumentach strategicznych, a takim jest chociażby wspomniana „Polityka transportowa państwa na lata 2006–2025”.

Mając na uwadze przedstawione argumenty, zwracam się do Pana Ministra z prośbą o podjęcie działań zmierzających do rozbudowy sieci dróg wodnych w Polsce. W szczególności proszę o rozważenie możliwości wsparcia inicjatyw mających na celu rozpoczęcie budowy kanału Odra – Dunaj.

Z wyrazami szacunku
Ryszard Knosala