

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

Oświadczenie skierowane do ministra środowiska Andrzeja Kraszewskiego

Jednym z priorytetów zapisanych w polityce transportowej Unii Europejskiej jest zapewnienie równomiernego rozwoju podsystemów transportowych, a także wspieranie zintegrowanych, intermodalnych systemów przewozu towarów i osób. W wyniku realizacji tych założeń spodziewane jest, między innymi, zmniejszenie negatywnego wpływu sektora transportowego na środowisko naturalne poprzez obniżenie emisji dwutlenku węgla. W tym kontekście szczególnego znaczenia nabiera wspieranie transportu towarów z wykorzystaniem śródlądowych dróg wodnych jako bardziej przyjaznego środowisku aniżeli transport drogowy.

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.

Rozwiązanie takie oznaczałoby wyraźne zwiększenie zainteresowania rzeką Odrą jako kluczowym szlakiem śródlądowym. Ponadto przedmiotowa inwestycja wpisywałaby się w ogólne założenia wspólnotowej polityki transportowej, także w kontekście ochrony środowiska naturalnego przed nadmierną emisją dwutlenku węgla. Co więcej, zlokalizowane na kanale stopnie wodne byłyby dogodnym miejscem do budowy przyjaznych środowisku elektrowni wodnych. Połączenie to mogłoby odgrywać w pewnym stopniu również rolę przeciwpowodziową.

Budowę kanału Odra – Dunaj należy postrzegać także jako ogromną szansę dla rozwoju regionów położonych wzdłuż rzeki Odry, w tym w szczególności dla województw: dolnośląskiego, opolskiego i śląskiego. Znaczne zwiększenie ruchu towarowego na Odrze spowoduje powstanie nowych miejsc pracy w tych regionach – na przykład centra logistyczne, porty – oraz przyciągnięcie nowych inwestorów.

Biorąc pod uwagę przytoczone argumenty, zastanawiać musi stanowisko wyrażone w projekcie Narodowej Strategii Gospodarowania Wodami 2030. Lektura tego dokumentu pozwala sądzić, że w ciągu najbliższych dwóch dziesięcioleci w Polsce nie jest planowane rozbudowywanie śródlądowych dróg wodnych na potrzeby towarowego transportu wodnego, a podejmowane działania będą się koncentrować jedynie na modernizacji infrastruktury już istniejących szlaków.

Wydaje się, że takie podejście może doprowadzić do marginalizacji znaczenia polskich śródlądowych dróg wodnych. Ponadto brak stosownych zapisów w krajowych dokumentach o charakterze strategicznym powoduje, że wszelkie oddolne inicjatywy w tym zakresie skazane są na niepowodzenie.

Zwracam się zatem z uprzejmą prośbą o rozważenie możliwości ujęcia w Narodowej Strategii Gospodarowania Wodami 2030 zapisów sprzyjających rozbudowie śródlądowych szlaków wodnych, ze szczególnym uwzględnieniem inwestycji w zakresie budowy połączenia Odra – Dunaj.

Z wyrazami szacunku  
Ryszard Knosala