

# STANOWISKO SPOŁECZNOŚCI LOKALNYCH W SPRAWIE ŻEGLUGI ODRZAŃSKIEJ I JEJ ROZWOJU.

**mgr inż. Stanisław Staniszewski**

Przewodniczący Rady Gospodarki Wodnej Regionu Wodnego Górnej Odry w Gliwicach

## 1 Wstęp

Liczne spotkania, narady i konferencje krajowe i międzynarodowe poświęcone rozwiązywaniu ważnych dla regionów spraw związanych z gospodarką wodną Polski skłaniają do radykalizacji stanowisk, bowiem niektóre z nich nie znajdują – jak dotychczas – właściwego miejsca w strategiach rozwoju kraju, oraz optymalnych nakładów w bieżących planach rocznych.

Przykładem drastycznym są zaniechania w utrzymaniu odrzańskiej żeglugi śródlądowej, która przez kilkanaście ostatnich lat ulega dewastacji. Tak dzieje się w Polsce, gdy inne kraje Unii Europejskiej rozbudowują, modernizują i intensyfikują drogi wodne oraz śródlądowy transport towarowy i turystyczny.

Nasi sąsiedzi – Niemcy budują kanał do Berlina, Czesi zabiegają o środki na połączenie żeglugowe z Odrą i Łabą, podobnie Słowacy, a my oddalamy tę problematykę w daleką przyszłość.

Jeżeli my Polacy nie zrobimy tego, czego oczekują od nas inne kraje, to zostaniemy pominięci w tych rozwojowych powiązaniach z bolesną stratą dla nas i przyszłych pokoleń.

Jednym z głównych tematów 24 międzynarodowej konferencji Plavební dny w Hodoninie w 2007 roku była możliwość połączenia dróg wodnych Czech i Słowacji z europejskimi śródlądowymi szlakami wodnymi, głównie poprzez realizację drogi wodnej Dunaj – Odra – Łaba. W tym zakresie wnioski uczestników konferencji obejmowały potrzebę zabezpieczenia w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego terenów niezbędnych do realizacji tego celu, likwidacji anomalii prawnych i równego traktowania wszystkich stron postępowania również w zakresie odpowiedzialności za proponowane rozwiązania oraz włączenia poszczególnych obiektów do najbliższych planów realizacyjnych.

Strona czeska i słowacka od lat podejmują starania w celu realizacji połączenia żeglugowego Dunaj – Odra, a także rozbudowy szlaku żeglugowego Łaby. W ramach współpracy międzynarodowej wykonano szereg opracowań dotyczących rozwoju śródlądowych dróg wodnych w tym rejonie Europy. Niezależnie od wybranego docelowego wariantu trasy w chwili obecnej dysponujemy opracowaniami koncepcyjnymi, z których możliwe jest wskazanie konkretnych rozwiązań technicznych. Dzięki temu przeszkoda dotycząca problematyki technicznej została w dużej mierze usunięta. Pozostają dalsze aspekty realizacji tak wielkiego przedsięwzięcia, a w szczególności dotyczące ochrony środowiska z poszanowaniem zasad ekorozwoju, finansowania budowy i kosztów utrzymania oraz natury politycznej, od których zależą dalsze losy tej inwestycji.

„W dniach 19-20 czerwca 2008r. Międzynarodowa Wyższa szkoła Logistyki i Transportu we Wrocławiu we współpracy z zagranicznymi oraz krajowymi instytucjami zorganizowała Międzynarodową Konferencję Naukową której tematem był Rola Transportu Wodnego Śródlądowego w Rozwoju Regionów Zjednoczonej Europy. Z Polskiej strony wypracowano m. In. następujące wnioski:

Transport wodny ze względu na swoje walory bezpieczeństwa, ekologiczne oraz ekonomiczne odgrywa w łańcuchu transportowym Unii Europejskiej znaczną rolę, świadczą o tym liczne akty prawne czy działania polityczne tej działalności człowieka. Ranga tego transportu ciągle wzrasta. Polska pomimo niemałego wkładu w rozwój europejskiego transportu rzeczno-  
poprzez świadczenie na tamtejszym rynku usług przewozowych oraz dostarczanie

wykwalfikowanej kadry nie stwarza dogodnych warunków do prowadzenia transportu rzeczno-  
kraju. Obecnie transport rzeczny w Europie kończy się na Odrze. Budowa dróg wodnych w  
Polsce jest elementem interdyscyplinarnym bo oznacza dostosowanie rzek, które pozwoli  
zatrzymać deficytową w kraju wodę, chronić ogromne połacie kraju przed powodzią, rozwijać  
turystykę wodną, uzyskiwać korzyści ekonomiczne z wód oraz zespolić najważniejsze akweny  
transportowe kraju z akwenami UE i Europy Wschodniej. Dla usprawnienia wymiany handlowej  
między poszczególnymi krajami UE oraz rozwoju gospodarczego naszego państwa konieczny jest  
równoległy rozwój wszystkich rodzajów transportu ze szczególnym uwzględnieniem  
posiadającego ogromne walory, transportu rzeczno-  
kraju. Ze względu na wyżej przytoczone  
argumenty zebrani w dniach 19-20 czerwca 2008r. podczas Międzynarodowej Konferencji  
Naukowej poświęconej żegludze śródlądowej we Wrocławiu uczestnicy i goście postanowili  
zaapelować do najwyższych władz państwowych w Polsce o zaprzestanie marginalizowania  
problemów transportu rzeczno-  
kraju i podjęcie działań zmierzających do:

- a. Stworzenia strategii rozbudowy w Polsce dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu i  
połączenie jej ze strategią dróg morskich bliskiego zasięgu. Akweny te powinny tworzyć z  
akwenami UE jednolitą sieć traktów komunikacyjnych. W tym celu konieczne jest podjęcie  
ściślejszej współpracy z UE i państwami zainteresowanymi i aktywizację działań na arenie  
europejskiej.
- b. Powołania dla akwenów o których mowa w pkt.1 jednolitej administracji żegluga-  
wodnej zdolnej do utrzymania i rozbudowy akwenów komunikacyjnych oraz stworzenia warunków do  
ekonomicznego wykorzystania zasobu wodnego tych akwenów przez np.: turystykę,  
rybołówstwo, przemysł, rolnictwo, energetykę wodną.
- c. Promocji żegluga-  
wodnej w pięciu uzależnionych od siebie, strategicznych obszarach,  
rynek, flota, zatrudnienie i kwalifikacje, wizerunek oraz infrastruktura (Zintegrowany  
Europejski Program Działań na Rzecz Żegluga-  
wodnej NAIADES z 17 stycznia 2006r.)
- d. Ratyfikowanie przez Polskę europejskiego porozumienia w sprawie dróg żegluga-  
wodnych o międzynarodowym znaczeniu (AGN) zawartego w Genewie w 1996r. w ramach Komisji  
Ekonomicznej Narodów Zjednoczonych ds. Europy (UN-ECE)”

## **2 Umowa o głównych śródlądowych drogach wodnych znaczenia międzynarodowego (AGN)**

W europejskich planach dotyczących rozwoju różnych rodzajów transportu ważne  
miejsce zajmuje żegluga śródlądowa, głównie jako element transportu intermodalnego, mającego  
być podstawą działań w zakresie polityki transportowej Unii Europejskiej.

W dniu 19 stycznia 1996 roku w Genewie przyjęta została przez Stały Komitet  
Transportu Lądowego Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ umowa pod nazwą „European  
Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN)” (Umowa o  
głównych śródlądowych drogach wodnych znaczenia międzynarodowego, zwana w skrócie  
AGN, dostępna pod adresem <http://www.unece.org/trans/conventn/agn.pdf>). Jest to  
odpowiednik wcześniejszych umów dotyczących sieci dróg kołowych (AGR), kolejowych (AGC)  
i kombinowanych (AGTC).

Tabela 1. Państwa, które podpisały lub ratyfikowały umowę AGN (stan na 28.12.2008r.)

Państwo	Podpisanie	Ratyfikacja, Akceptacja (A), Zgoda (AA), Wstąpienie(a)
Austria	29 Sep 1997	
Belarus		26 Mar 2008 (a)
Bosnia and Herzegovina		10 Mar 2008 (a)
Bulgaria		28 Apr 1999 (a)
Croatia	23 Jun 1997	27 Apr 1999 (A)
Czech Republic	23 Jun 1997	8 Aug 1997 (AA)
Finland	23 Jun 1997	
France	24 Sep 1997	
Germany	23 Jun 1997	
Greece	24 Sep 1997	
Hungary	23 Jun 1997	22 Oct 1997
Italy	24 Sep 1997	4 Apr 2000
Lithuania	25 Jun 1997	28 Apr 2000
Luxembourg	20 Jan 1997	29 Jun 1999
Moldova	23 Jun 1997	23 Mar 1998
Netherlands	23 Jun 1997	21 Apr 1998
Romania	23 Jun 1997	24 Feb 1999
Russian Federation	26 Sep 1997	31 May 2002 (AA)
Slovakia	23 Jun 1997	2 Feb 1998 (AA)
Switzerland	23 Jun 1997	21 Aug 1997

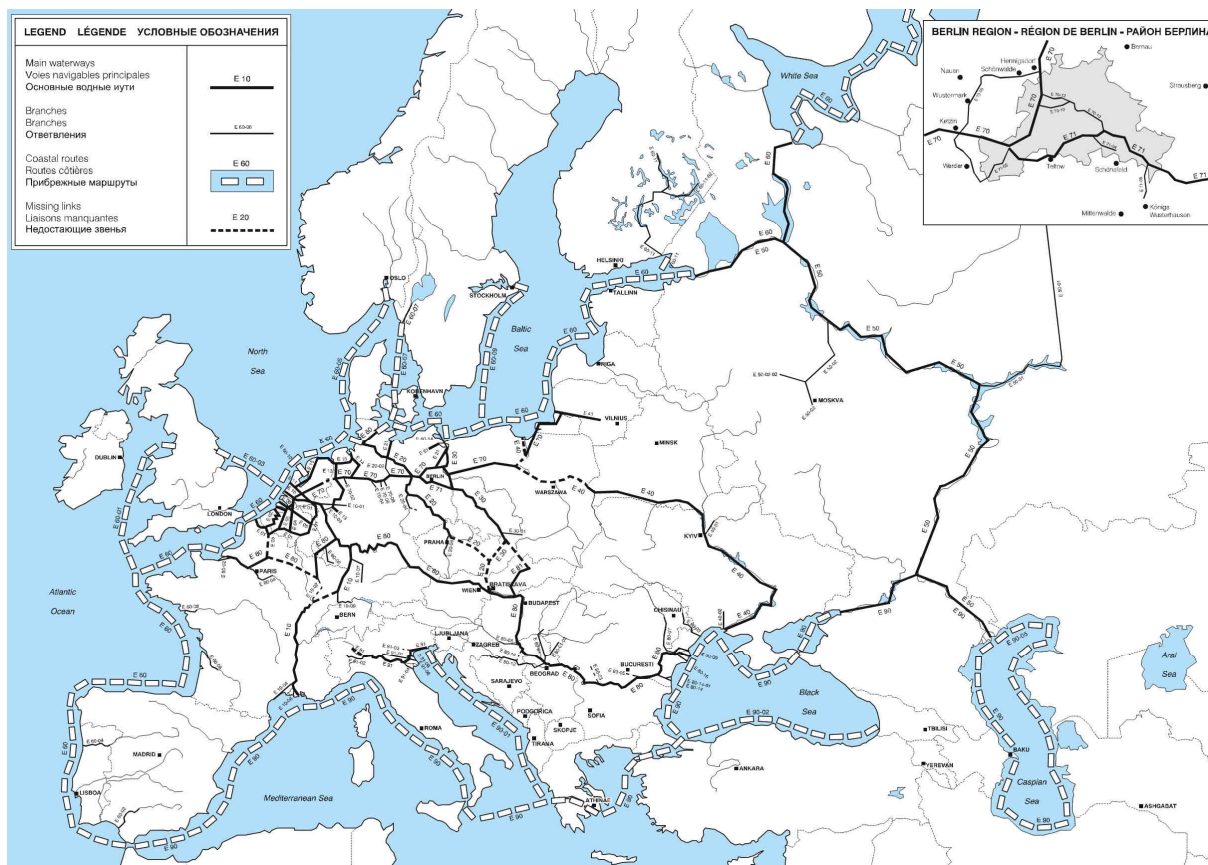
źródło: strona United Nations Treaty Collection:

<http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&id=47&chapter=11&lang=en>

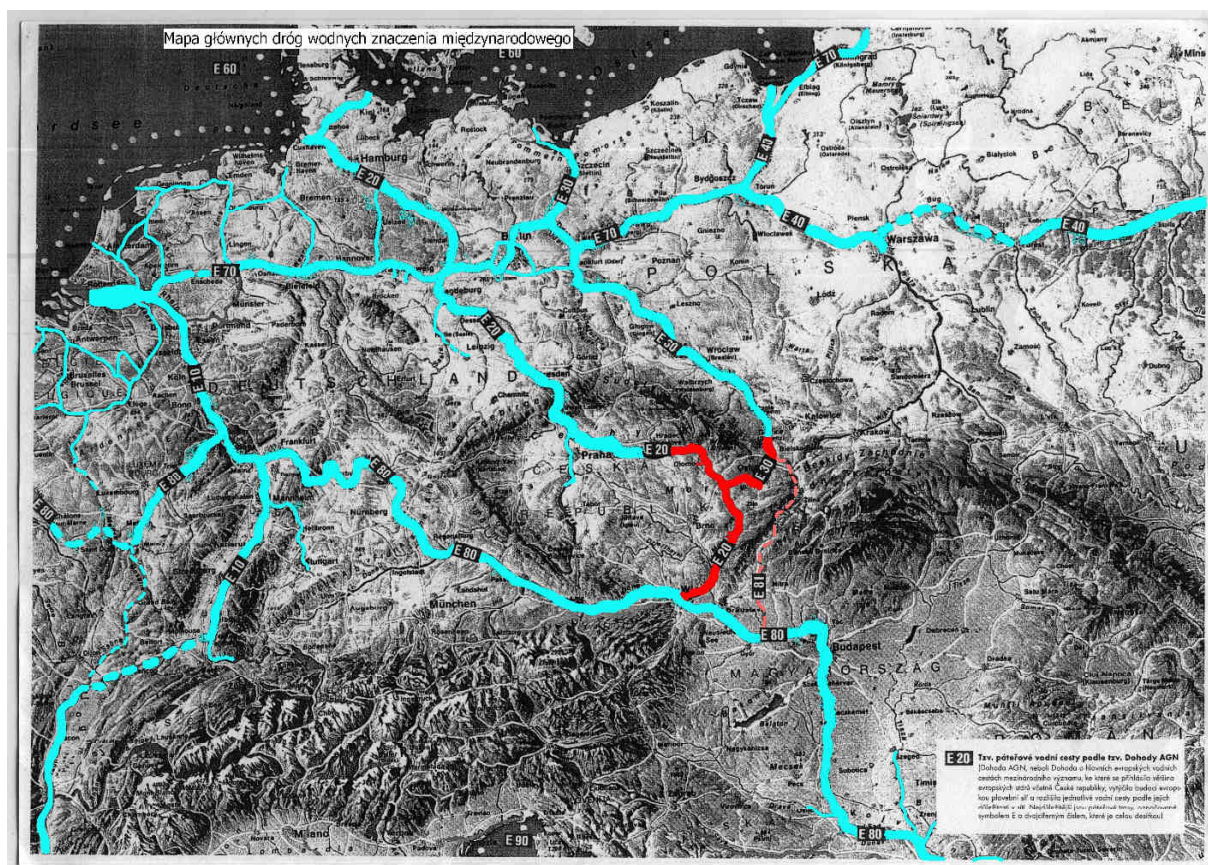
Zgodnie z europejską klasyfikacją dróg wodnych, zatwierdzoną w 1992 r. przez Europejską Komisję Gospodarczą ONZ i ECMT, śródlądowe drogi wodne dzieli się na drogi o znaczeniu regionalnym oraz drogi o **znaczeniu międzynarodowym (oznaczone w umowie AGN symbolem „E”)**. Umowa ta oparta jest na nowej klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych **zmierza do likwidacji wąskich gardeł i brakujących połączeń**, poprzez określenie **priorytetowych przedsięwzięć inwestycyjnych na drogach wodnych**.

W ramach tej umowy przez terytorium Polski poprowadzono trzy międzynarodowe drogi wodne o dużym znaczeniu dla transportu europejskiego:

- E-30 – łącząca Morze Bałtyckie z Dunajem (na terytorium polskim – Odra od Szczecina do granicy państwa), ewentualnie poprzez odnogę o symbolu E-81 łączącą Odrę z Dunajem poprzez rzekę Olzę i Wag,
- E-40 – połączenie Morza Bałtyckiego z Dnieprem, poprzez Wisłę od Gdańska do Warszawy i Bug do Brześcia,
- E-70 – łącząca Holandię z Rosją i Lotwą poprzez Odrę od Kanału Odra-Hawela do ujścia Warty, drogę wodną Odra-Wisła (Warta, Noteć, Kanał Bydgoski) oraz Wisłę i Nogat lub Szkarpawę do Elbląga.



Rysunek 1. Schemat głównych śródlądowych dróg wodnych Europy wynikający z umowy AGN.



Rysunek 2. Mapa głównych dróg wodnych znaczenia międzynarodowego

Przeprowadzona inwentaryzacja dróg wodnych w Polsce wykazała, że parametry określone dla dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu w umowie AGN spełniają jedynie następujące odcinki: Wisła na odcinku Włocławek – Płock i Martwa Wisła oraz droga wodna Odry na odcinku Szczecin – Widuchowa (jednak odcinek ten zaliczony został do tzw. „strategicznych wąskich gardeł” i wymaga modernizacji w celu zwiększenia przepustowości).

### 3 Odrzańska Droga Wodna w świetle innych dokumentów

Dla społeczności związanych z dorzeczem Odry najważniejsze jest połączenie E-30, które ma być w przyszłości gwarantem rozwoju gospodarczego i społecznego. Pierwszym etapem rozbudowy tej drogi wodnej ma być odcinek łączący Koźle z czeską Ostrawą. Droga wodna rzeki Odry na tym odcinku ma być przedłużeniem istniejącej drogi wodnej o 53,4 km w kierunku południowym. Jej budowę postrzega się aktualnie jako kolejne działanie na rzecz kształtowania docelowego systemu dróg wodnych w Europie Środkowo-Wschodniej, w którym odrzańska droga wodna zajmować będzie kluczową rolę w transkontynentalnym połączeniu żeglugowym między Bałtykiem a basenem Dunaju. W 2000 roku podpisane zostało „Memorandum o współpracy przy przygotowaniu realizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej na odcinku Koźle-Ostrawa”. Na jego podstawie powstała Grupa Robocza do spraw przygotowania do realizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej na odcinku Koźle – Ostrawa. Jednym z efektów dotychczasowej współpracy w ramach tej Grupy, zwanej OKO, jest opracowanie koncepcji optymalnego połączenia żeglugowego na odcinku Koźle-Ostrawa. Koncepcja ta w sposób precyzyjny określa trasę przyszłej drogi wodnej na terytorium polskim oraz podstawowe rozwiązania techniczne, jak lokalizacja stopni wodnych, wysokość spadu, niezbędne obiekty towarzyszące. W ramach prac Grupy OKO ustalono również parametry techniczne przyszłej drogi wodnej.

Na tą sytuację należy nałożyć zapisy strategicznych dokumentów Polski oraz politykę transportową kraju, które powodują, że brak jest inicjatyw w zakresie rozwoju śródlądowych dróg wodnych mimo ogromnego zainteresowania nadrzecznych społeczności i samorządów lokalnych oraz uzyskiwanych wcześniej efektów. Większość krajów sąsiednich rozbudowuje lub zmierza do rozwoju dróg wodnych, jako alternatywy wspomagający dla transportu drogowego. Wiadomo, że transport drogowy jest najbardziej paliwożerny oraz nieprzyjazny dla ludzi i środowiska. Wg niemieckich danych, emisja CO<sup>2</sup>, wypadkowość i hałas w przeliczeniu na 1 tkm jest na śródlądowych drogach wodnych ponad 7 razy mniejsza od transportu drogowego.

Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025, opracowana w 2005 roku, bazując na danych o wzroście przewozów oraz uwzględniając priorytetowe kierunki rozwoju Unii Europejskiej wskazuje 10 priorytetowych działań, wśród których znajduje się poprawa warunków funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego przez modernizację wybranych części infrastruktury oraz wsparcie przedsiębiorców w odnowie floty. Zapis ten jest w dalszej części dokumentu rozszerzony i obejmuje:

- podwyższenie standardów dróg wodnych Odry i dolnej Wisły; wybór odcinków, zakres i harmonogram realizacji są przedmiotem analiz,
- wspieranie odnowy floty dla przewozów towarowych,
- promowanie i wspieranie inicjatyw lokalnych zmierzających do:
  - aktywizacji żeglugi śródlądowej w obsłudze zaopatrzenia aglomeracji, w tym rozwoju centrów dystrybucji położonych w portach rzecznych,
  - rozwoju przewozów pasażerskich, głównie jako elementu podnoszącego atrakcyjność turystyczną obszarów.

Jak widać powyżej, tematyka rozwoju śródlądowych dróg wodnych jest marginalna oraz widoczny jest brak wskazań kierunków rzeczywistego rozwoju tej gałęzi transportu. Jednocześnie w tym samym dokumencie wskazuje się, że w Polsce istnieją przesłanki dla intensywnego rozwoju przewozów intermodalnych, z uwagi na: położenie na skrzyżowaniu głównych

europejskich korytarzy transportowych, rozwój polskiej gospodarki i podwyższenie poziomu życia społeczeństwa, a także procesy integracji europejskiej i rozwoju współpracy między krajami UE a Federacją Rosyjską.

Obecnie opracowywany Projekt Narodowej Strategii Gospodarowania Wodami 2030 (z uwzględnieniem etapu 2015) również tematykę związaną z rozwojem śródlądowych dróg wodnych w Polsce traktuje marginalnie. W diagnozie obecnego stanu zapisano, że „w najbliższych latach nie można oczekiwać rozwoju śródlądowych dróg wodnych na potrzeby towarowego transportu wodnego. Największe ograniczenia tego rozwoju stanowią:

- warunki morfologiczne koryt rzek,
- warunki klimatyczne i hydrologiczne (krótki okres żeglugi),
- słaba infrastruktura żeglugowa,
- małe zainteresowanie przewoźników transportem wodnym oraz przyrodnicze ograniczenia w zabudowie rzek.

Działania będą się raczej koncentrować na utrzymaniu tych śródlądowych dróg wodnych, których eksploatacja jest gospodarczo uzasadniona. Należy natomiast oczekiwać intensyfikacji działań zmierzających do rozwoju rekreacyjnego transportu wodnego, dostosowanego do naturalnych warunków panujących w rzekach.”

Trafnie w powyższej diagnozie wskazano problemy związane z rozwojem dróg wodnych w Polsce. Stwierdzić jednak należy, że bez realizacji inwestycji w tym zakresie nie będzie możliwe podążanie za pozostałymi krajami Unii Europejskiej. W rozdziałach dotyczących prognozy potrzeb wodnych w horyzoncie czasowym 2015 i perspektyw potrzeb wodnych w horyzoncie czasowym 2030 o śródlądowym transporcie wodnym nie wspomniano ani słowa. Dopiero w efektach osiągniętych w 2030 roku w gospodarowaniu wodami wskazano, że „rozwiązania w zakresie transportu wodnego dostosowane będą do ogólnej strategii i polityki transportowej Polski oraz do wymagań środowiskowych”.

Ministerstwo Transportu w ramach finansowania ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 oraz Programu dla Odry 2006 podejmuje działania modernizacyjne na już istniejących odcinkach Odrzańskiej Drogi Wodnej. Planowane jest zrealizowanie inwestycji mających na celu poprawę żeglowności na górnym i środkowym odcinku Odry, które obejmują:

1. modernizację śluz odrzańskich na odcinku będącym w zarządzie RZGW Gliwice - przystosowanie do III klasy drogi wodnej;
2. modernizację śluz odrzańskich na odcinku będącym w zarządzie RZGW Wrocław - przystosowanie do III klasy drogi wodnej;
3. modernizację jazów odrzańskich na odcinku w zarządzie RZGW Wrocław - województwo opolskie;
4. modernizację jazów odrzańskich w zarządzie RZGW Wrocław - województwo dolnośląskie;
5. modernizację stopnia Brzeg Dolny - przystosowanie do III klasy drogi wodnej;
6. modernizację stopnia Chróścice - przystosowanie do III klasy drogi wodnej;
7. odbudowę zabudowy regulacyjnej - przystosowanie do III klasy drogi wodnej.

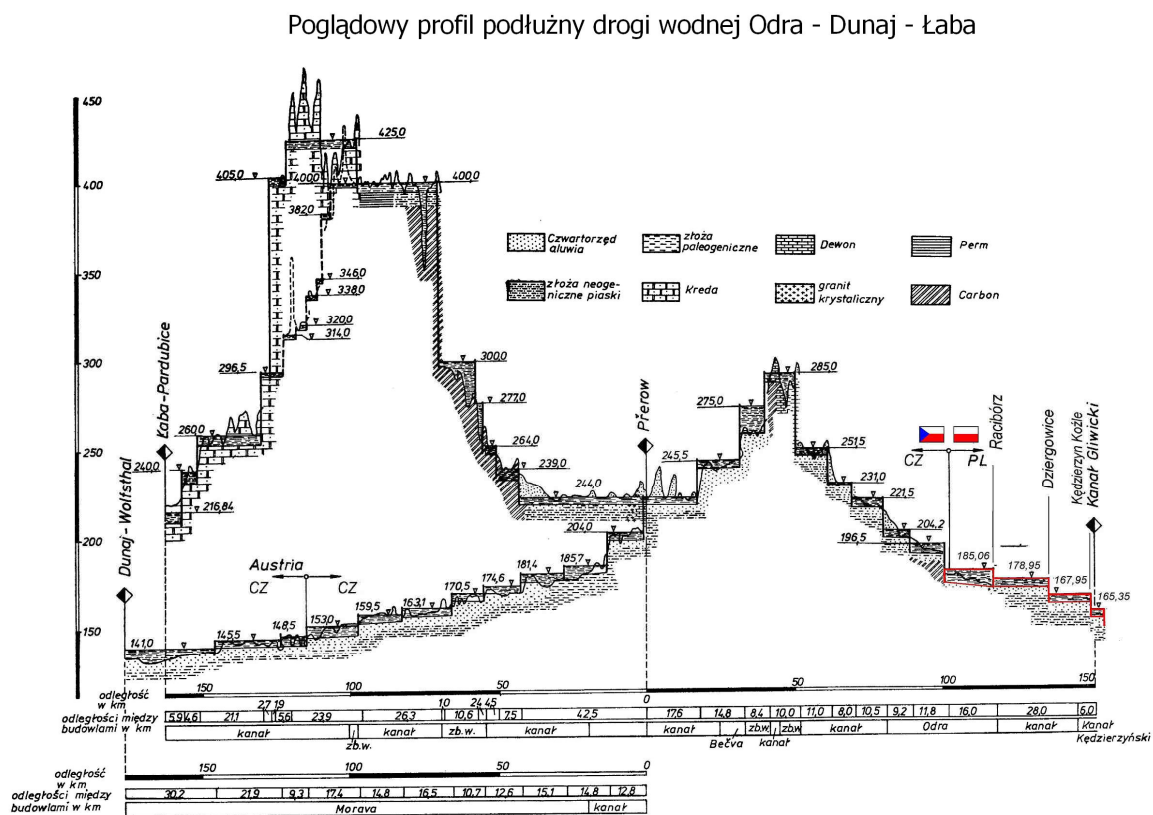
(Źródło: Odpowiedź sekretarza stanu w Ministerstwie Transportu - z upoważnienia ministra - na interpelację nr 8330 w sprawie podjęcia działań zmierzających do rewitalizacji dróg wodnych w Polsce i rozwoju żeglugi śródlądowej z dnia 16.08.2007 roku)

W powyższym zestawieniu nie ma mowy o nowych obiektach lub odcinkach drogi wodnej, które planowane byłyby w najbliższych latach lub w jakiegokolwiek perspektywie czasowej. Dlatego pozostawienie powyższych zapisów w sposób ewidentny wskazuje rzeczywiste kierunki polityki transportowej kraju w zakresie śródlądowego transportu wodnego. Transport ten będzie opierał się o niewiele zmodernizowany istniejący układ dróg wodnych w kraju, przez co dojdzie do jeszcze większej zapaści całej branży. Pozostawienie takiego status quo doprowadzi do

zaprzepaszczenia przez Polskę szansy jaką daje Unia Europejska, która od dawna wskazuje na potrzebę rozwoju transportu intermodalnego, również w oparciu o transport śródlądowy.

## 4 Uwarunkowania przedłużenia drogi wodnej w kierunku Dunaju

Planowane połączenie Odry z Dunajem oprócz roli transportowej spełniać będzie również inne funkcje. Wskazuje się tu na możliwość pozytywnego wpływu funkcjonowania drogi wodnej na efekty globalnego ocieplenia klimatu (np. poprzez redukcję emisji CO<sub>2</sub>), skutki powodzi (w przypadku realizacji odcinków drogi wodnej, które prowadziłyby wody wezbraniowe), energetykę (poprzez budowę elektrowni wodnych na stopniach wodnych). Ponadto możliwe jest harmonijne wpisanie trasy drogi wodnej w istniejący krajobraz. Analizując profil podłużny odcinka Odra – Dunaj należy wskazać znacznie lepsze warunki terenowe niż w przypadku z połączenia z Łabą, dzięki którym połączenie można osiągnąć poprzez realizację mniejszej liczby stopni wodnych, w tym maksymalnie tylko trzech lub czterech na terytorium Polski).



Rysunek 3. Poglądowy profil podłużny drogi wodnej Dunaj – Odra – Łaba.

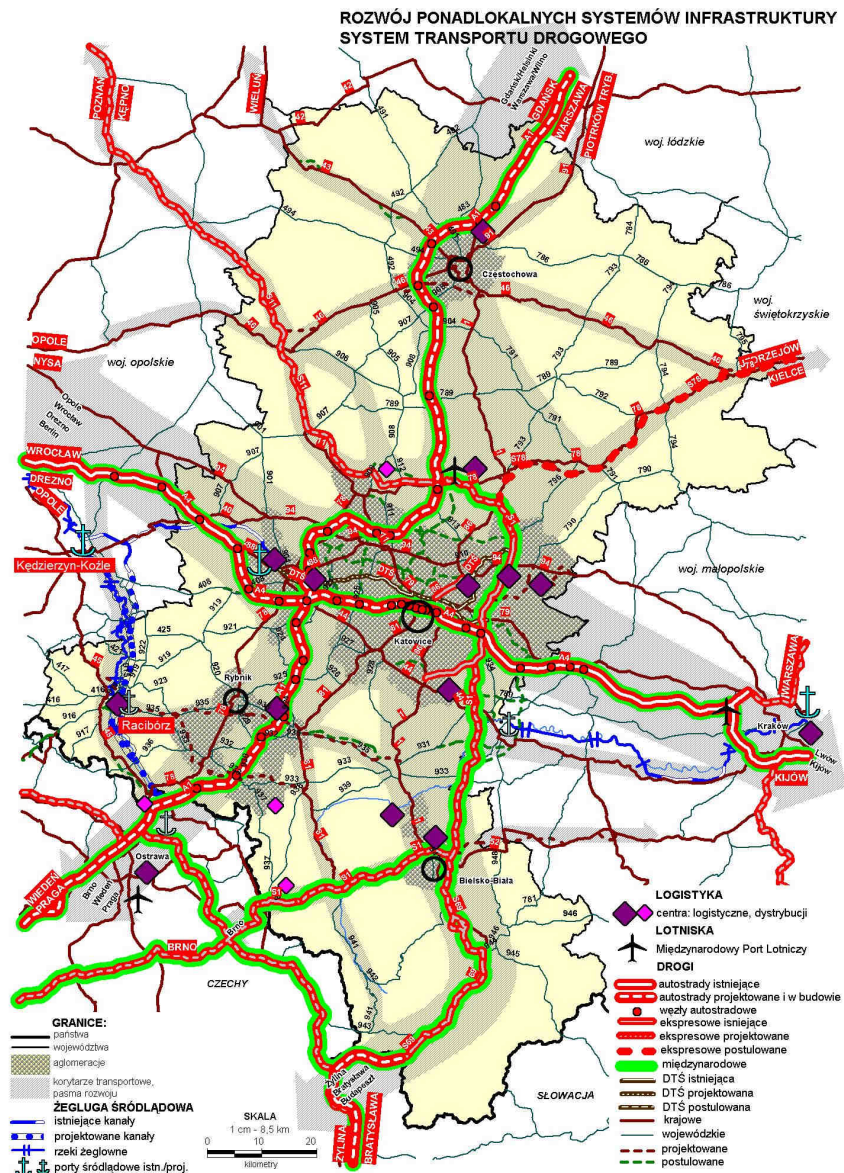
Dla rozpoczęcia budowy połączenia Odra-Dunaj najbardziej istotny jest stan uwarunkowań międzynarodowych, szczególnie Polski, Czech i Słowacji. W 2000 roku podpisane zostało „Memorandum o współpracy przy przygotowaniu realizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej na odcinku Koźle-Ostrawa”. Jednym z efektów dotychczasowej współpracy jest opracowanie koncepcji optymalnego połączenia żeglugowego na odcinku Koźle-Ostrawa. Ustalono również parametry techniczne drogi wodnej. Przyjęto, że przyszła droga wodna posiadałaby docelowo parametry zgodne z klasą Vb, przy czym w pierwszym etapie możliwe byłoby jej wybudowanie w klasie III, pod warunkiem że późniejsza rozbudowa do stanu docelowego nie spowoduje przerw w żegludze.

Na drugim miejscu znajdują się uwarunkowania formalne, związane z wymaganiami przyjętymi w prawodawstwie Unii Europejskiej i Polski, a dotyczące realizacji inwestycji

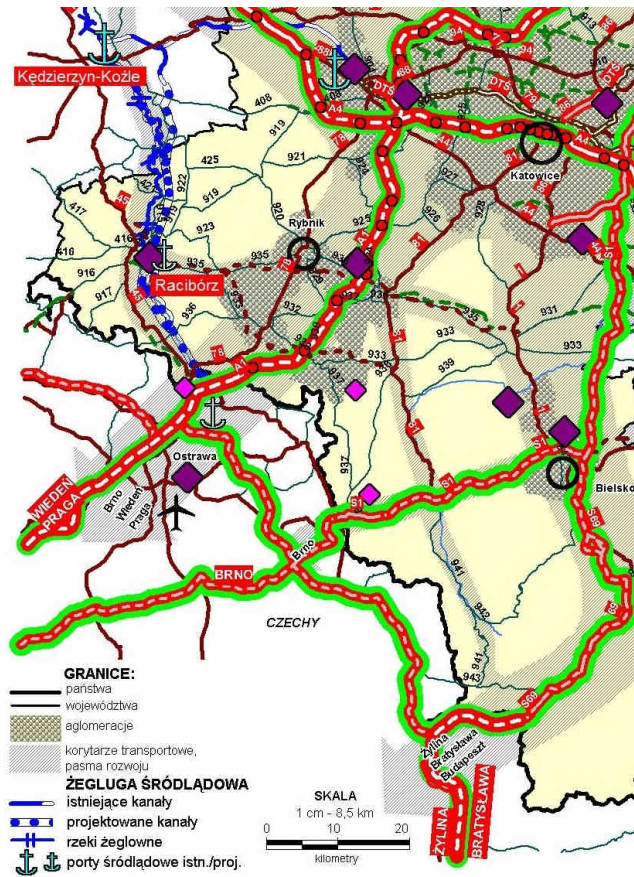
budowlanych. Szczególny nacisk kładzie się tutaj na aspekty ochrony środowiska. Ważne jest tu zakwalifikowanie w Prawie Ochrony Środowiska i aktach wykonawczych do tej ustawy „śródlądowych portów lub dróg wodnych pozwalających na żeglugę statków o nośności nie niższej niż 1350 ton” do inwestycji mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Ma to swoje daleko idące implikacje związane z oceną oddziaływania na środowisko i udziałem społeczeństwa w tym postępowaniu.

Dalej znajdują się pozostałe procedury z wprowadzeniem tej inwestycji w fazę realizacji, przy czym za najważniejszą należy tu umieścić potrzebę ujęcia inwestycji w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego poszczególnych gmin. W części gmin wstępne zapisy odnoszące się do budowy tej drogi wodnej zostały umieszczone, jednak na ich podstawie w chwili obecnej niemożliwe byłoby podjęcie budowy. Ale pomimo tego lokalne samorządy upatrują szansy rozwoju gospodarczego w związku z budową nowych odcinków odrzańskiej drogi wodnej. W szczególności możliwość budowy portu w Raciborzu oraz centrum logistycznego i portu Gorzyczki – Věřnovice na granicy z Czechami prowadziłyby do rozwoju przedsiębiorczości w całym regionie. Niektóre z samorządów intensywnie zabiegają o wprowadzenie tych inwestycji do planów zagospodarowania przestrzennego oraz planów rozwoju poszczególnych gmin czy powiatów. W planie zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego wpisano Kanał Odra – Dunaj i wskazano lokalizację portów Racibórz i Gorzyczki.

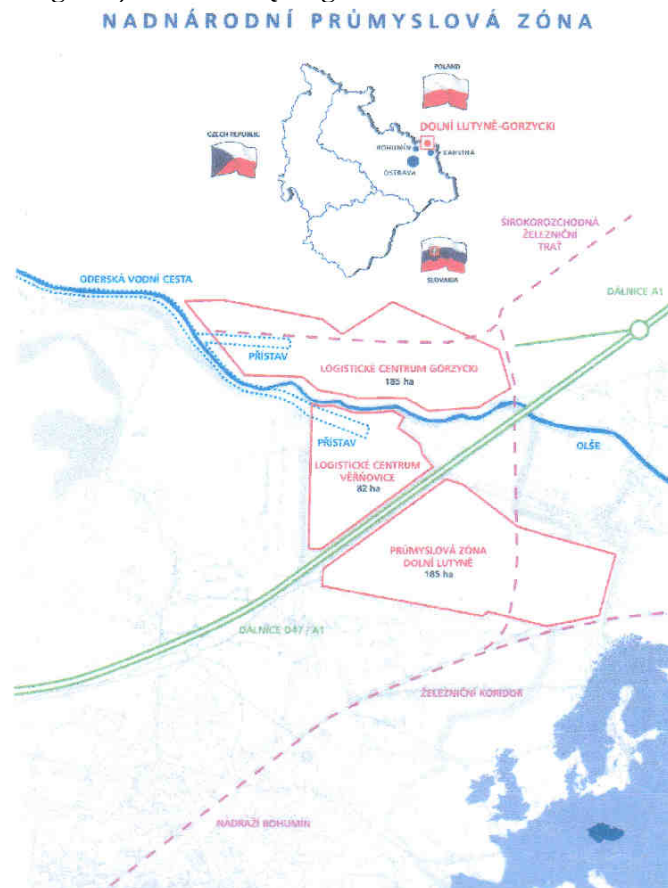




Rysunek 4. Schemat rozwoju sieci komunikacyjnej (drogowej i żeglujowej) ujęty w planie zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego.



Rysunek 5. Fragment schematu rozwoju sieci komunikacyjnej (drogowej i żeglugowej) ujęty w planie zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego.



#### Rysunek 6.

Ponadto samorzady województwa opolskiego są żywo zainteresowane rozwojem żeglugi odrzańskiej. Przykładem może być już na stałe wpisany w kalendarz imprez kulturalnych spływ tzw. pływadłami po rzece Odrze na odcinku od Ostrawy do Koźła pod ogólnym hasłem „Odra rzeką integracji”. Ta oddolna inicjatywa samorządów ma celu między innymi zwrócenie uwagi właściwych organów i polityków na problematykę żeglugi, w tym przypadku rekreacyjnej. Ale wskazuje na ogromny potencjał drzemący w samorządach oraz potrzebę rozbudowy odrzańskiej drogi wodnej.

## 5 Czy Polska może nie podpisać umowy AGN?

Zamiast podsumowania należy postawić zasadnicze pytanie „Czy Polska może nie podpisać umowy AGN?”. Dla wielu krajów europejskich podpisanie tej umowy ma na celu przyspieszenie prac zmierzających do rozbudowy istniejących dróg wodnych lub budowy zupełnie nowych odcinków. Na podstawie podpisanego polsko-czeskiego „Memorandum ...” przeanalizowano sposób poprowadzenia drogi wodnej Odra-Dunaj na odcinku Koźle – Ostrawa, to znaczy całego odcinka na terytorium polskim. Wybrana została optymalna trasa, która najlepiej odpowiada warunkom lokalnym. Jednocześnie w ramach pracy polsko - czeskiej grupy roboczej ustalono podstawowe parametry techniczne przyszłej drogi wodnej.

Poprzez opublikowanie tego artykułu pragniemy zwrócić uwagę na potrzebę podjęcia działań w kierunku modernizacji i rozbudowy istniejącej sieci dróg wodnych w Polsce. Przyjęte zapisy w strategicznych dokumentach skazują śródlądowy transport wodny w naszym kraju na dalszą marginalizację. Aby nie dopuścić do tego konieczne jest podpisanie i ratyfikowanie przez Polskę europejskiej umowy o głównych śródlądowych drogach wodnych o międzynarodowym znaczeniu (AGN) oraz umieszczenie odcinka polskiej drogi wodnej Odra-Dunaj w Narodowej Strategii Gospodarowania Wodami 2030 oraz Strategii Rozwoju Transportu.

Głos w tej sprawie zabrały między innymi Rada Gospodarki Wodnej Regionu Wodnego Górnej Odry wspólnie ze Stałą Komisją ds. Udziału Społeczeństwa (Uchwała Nr 123 z dnia 2 października 2008 roku) oraz Rada Gospodarki Wodnej Regionu Wodnego Środkowej Odry (Uchwała Nr 29/2008 z dnia 7 listopada 2008 roku). Jednoznacznie poparły wniosek wystąpienia do właściwych instytucji w celu ujęcia tej problematyki w strategicznych dokumentach oraz podpisania umowy AGN.

Należy stwierdzić, że większość prac planistycznych została wykonana, a w części gmin zapis o drodze wodnej znajduje się w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Obecnie najważniejsze wydaje się podjęcie decyzji o tym czy i kiedy należy podpisać umowę AGN. Na podstawie rektyfikowanej umowy AGN możliwe będzie podjęcie dalszych kroków w celu rozbudowy sieci dróg wodnych w naszym kraju, pozyskanie unijnych środków, oraz inwestorów do finansowania w ramach PPP.

Bardzo ważnym strategicznym celem stanie się wówczas przedłużenie szerokiego toru ze Sławkowa do CL Gorzyczki.

Włączenie Odry w europejski system śródlądowych dróg wodnych, jakim jest bezwątpienia projekt drogi wodnej Dunaj –Odra a szerzej rzecz traktując połączenia Morza Bałtyckiego i Północnego z Morzem Czarnym i basenem Morza śródziemnego stanie się największym projektem żeglugowym w Europie Środkowej. Połączenie tej magistrali żeglugowej z szerokim torem z Dalekiego Wschodu jest projektem o znaczeniu ponad europejskim, ze względu na fakt, że z tego połączenia będą korzystać wszystkie kraje europejskie jak również państwa azjatyckie (Chiny, Mongolia, Rosja i Ukraina). Przepływ towarów w jedną i drugą stronę koleją żelazną skróci się o 1/3 czas transportu w stosunku do dzisiejszego transportu morskiego (około 30 dni na 10 dni). Wg wstępnych wyliczeń ta droga może się przemieszczać w obydwie strony m.in. cca 500tyś. kontenerów. Lokalizacja Ponad Narodowego Centrum Logistycznego Gorzyczki – Wierzniowice na skrzyżowaniu głównych Transeuropejskich magistral

transportowych a Autostrady A1, drogi wodnej E-30, II transeuropejskiego korytarza kolejowego i szerokiego toru z dalekiego wschodu położone w górnośląskiej aglomeracji przemysłowej Katowicko – Ostrawskim, w której mieszka około 6,5 miliona ludzi i znajduje się w tym regionie kluczowy przemysł Czech, Polski i Słowacji. Ten region stale się rozwija o czym świadczy lokalizacja nowych zakładów Opla, Hyundai czy Kia.

## Literatura

1. Gazdova M., Hladik J., Němečková R., 2002: *Bobuminsko řešení vodní cesty v koordinaci s připravovanými akcemi v území*, AQUATIS, Brno;
2. Kindler J. i in., 2008: *Projekt Narodowej Strategii Gospodarowania Wodami 2030 (z uwzględnieniem etapu 2015)*, PROEKO CDM Sp. z o.o., Warszawa;
3. Krystek R. i in., 2005: *Polityka transportowa państwa na lata 2006 – 2025*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa;
4. Kubec J., 2004: *Odra jako część przyszłej transeuropejskiej drogi wodnej*, Gospodarka Wodna nr 2, Warszawa;
5. Kubec J., Podzimek J., 2006: *Křižovatka tří moří. Vodní koridor Dunaj – Odra – Labe*, AFBKK s.r.o. Praha;
6. Kulczyk J., 2000: *Odra w systemie komunikacyjnym Europy Środkowej*, Politechnika Wroclawska;
7. Piskorz L., Wójcik P., Symonowicz T., Gruszka B., 2002: *Studium drogi wodnej ma odcinku Koźle – Ostrawa przy uwzględnieniu etapowej realizacji zbiornika Racibórz oraz obiektów ochrony przeciwpowodziowej doliny Odry od Raciborza do Koźla*, Hydroprojekt Wrocław;
8. Wojewódzka-Król K., Rolbiecki R., 2008: *Kierunki rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce*, Infrastruktura Transportu nr 3, Katowice;
9. Woś K., 2008: *Działalność żeglugi śródlądowej w rejonie ujścia Odry*, Infrastruktura Transportu nr 1, Katowice.

10. St. Staniszewski, r. Łagosz Droga wodna Odra – Dunaj na odcinku Koźle – Ostrawa,  
2009r. (do G.W.)