

Aspekty międzynarodowe Odrzańskiej Drogi Wodnej

1. Traktat pokojowy po zakończeniu II wojny światowej

Traktat pokojowy, który miał formalnie ustalić granicę na Odrze po zakończeniu II wojny światowej, nie został podpisany. Istnienie granicy na Odrze sankcjonowały układy podpisane z państwami niemieckimi. Pomimo podpisania układów granica na Odrze, według niemieckiej doktryny, miała nadal tymczasowy charakter. Zgodnie z reprezentowanym przez nią poglądem umowy te w chwili połączenia Niemiec mogły nie mieć żadnej mocy prawnej, gdyż tylko:

Rząd ogólnoniemiecki jest władny przyjąć lub odrzucić międzynarodowe prawa i obowiązki Republiki Federalnej i strefy Radzieckiej i zawrzeć porozumienia międzynarodowe, jakie będzie sobie życzył¹.

2. Konferencja 4+2 (1990 r.)

Podobnie jak po zakończeniu niemal wszystkich większych wojen w Europie, tak i po zakończeniu „zimnej wojny” odbyła się konferencja, której akt końcowy był podstawą budowania nowego ładu politycznego w Europie. Konferencja otworzyła Polsce drogę do starań o uznanie granicy na Odrze². 12 września 1990 r. USA, ZSRR, Wielka Brytania, Francja oraz dwa państwa niemieckie (tzw. Konferencja 4+2) podpisały w Moskwie akt znoszący specjalne uprawnienia wielkich mocarstw w Niemczech. W zamian za to delegacja niemiecka zagwarantowała trwałość granicy na Odrze i Nysie Łużyckiej. Formalnym aktem uznania granicy miało być podpisanie umowy dwustronnej. Do połączenia, a właściwie przyłączenia NRD do RFN doszło 3 października 1990 r. Połączenie państw niemieckich mogło budzić niepokój państw leżących w sąsiedztwie zjednoczonych Niemiec. Obawy dotyczyły szczególnie Polski i trwałości jej granicy na Odrze. Realizując decyzje konferencji 4+2.

3. Traktat graniczny PL-De (1990 r.)

14 listopada 1990 r. doszło w Warszawie do podpisania między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec traktatu o uznaniu istniejącej między nimi granicy na Odrze³. Traktat na wstępie nawiązywał do zakończenia II wojny światowej i do utraty przez Polaków i Niemców, w wyniku wypędzenia lub wysiedlenia, stron rodzinnych. Traktat uznał wszystkie umowy bilateralne podpisane do tej pory przez państwa niemieckie i Polskę⁴. Strony oświadczyły: *że istniejąca między nimi granica jest nienaruszalna teraz i w przyszłości oraz, że strony zobowiązują się wzajemnie do bezwzględnego poszanowania ich suwerenności i integralności terytorialnej⁵.*

4. Traktat o dobrym sąsiedztwie PL-De (1991 r.)

Następował proces pogłębiania dobrosąsiedzkich stosunków między Polską i Niemcami w wymiarze regionalnym. 17 czerwca 1991 r. w Bonn podpisano traktat o dobrym sąsiedztwie i przyjaznej współpracy⁶. Jego przesłankami było dążenie sygnatariuszy do stworzenia Europy bez

¹ J. Skibiński, Traktat pokojowy z Niemcami po II wojnie światowej, *Studia Śląskie*, Opole 1984, t. XLIII, s.436.

² J. Pyś, Odrzańska Droga Wodna w świetle prawa międzynarodowego i krajowego, *Przegląd Komunikacyjny*, Warszawa 2004, z. 10 s. 24 i n.

³ DzU z 1992, nr 14, poz.54.

⁴ Ibidem, art. 1.

⁵ Ibidem, art.2.

⁶ DzU z 1992, nr 14, poz. 56.

granic, w której przestrzegane są prawa człowieka i podstawowe wolności polityczne i gospodarcze. Droga do osiągnięcia celu było m. in. zapobieganie degradacji środowiska naturalnego. Pierwszoplanowe znaczenie w kwestii ochrony środowiska uzyskała sprawa likwidacji obciążeń środowiska na obszarach przygranicznych, w szczególności w dorzeczu Odry⁷. Jedną z metod ochrony środowiska, jak mówi traktat, jest rozwój transportu wodnego między obu państwami. Strony zobowiązały się do rozszerzenia połączeń transportowych w żegludze śródlądowej, wykorzystując do tego celu najnowocześniejsze technologie⁸.

5. Deklaracja Praska Europejskiej Komisji Ministrów Transportu ECMT z (1991 r.)

M.in. stwierdzono, że: wzrost liczby ruchów pojazdów, zanieczyszczenie i zatory należy ograniczyć, poprzez wprowadzenie i stosowanie strategii rozwój intermodalnych i transportu kombinowanego przy użyciu techniki integrującej drogowe kołowe, kolejowe, żegludę śródlądową, transport morski i lotniczy, a także przez stopniowe zmniejszanie kosztów zewnętrznych⁹. W ramach korytarzy transportowych powinny być uwzględnione trzy rodzaje transportu: kołowy, kolejowy i wodny śródlądowy. Drogi wodnej w korytarzach transportowych powinny mieć parametry międzynarodowe tj. powyżej IV klasy żeglowności.

6. Niemieckie plany dla Polski zachodniej (1991 r.)

Koncepcja wspierania regionu Odry zrealizowana została na zlecenie byłego premiera Brandenburgii Manfreda Stolpego (Plan Stolpego), który unaoczniał polskiej administracji rządowej fakt, iż Niemcy są żywotnie zainteresowani rozwojem Odry. Plan zawierał bardzo ambitne cele dotyczące infrastruktury transportowej m.in. mówił o budowie kanału Odra-Dunaj, budowie po Polskiej stronie autostrady ze Skandynawii do Pragi. Przedsięwzięcia miały być finansowane przy udziale prywatnego biznesu z inicjatywy, którego miał powstać Niemiecko-Polski Bank rozwoju. Plan Stolpego został odebrany jako próba podporządkowania sobie polski zachodniej niemieckiemu kapitałowi. Plan nigdy nie został przetłumaczony na język polski. Oprócz Planu Stolpego Niemcy przygotowali pięć innych programów dla Polski zachodniej, jednak Plan Stolpego był uzyskiwał po stronie niemieckiej najlepsze opinie, gdyż był najbardziej komplementarny.

7. Polska inicjatywa zagospodarowania Odry (Międzyregionalnej Agencji Dorzecza Odry MADO 1991 r.)

W inauguracji uczestniczyli przedstawiciele wojewódzkich sejmików samorządowych, radcy handlowi Austrii, konsul generalny RFN we Wrocławiu, przedstawiciele strony czeskiej. Podstawę dyskusji stanowił Memoriał w sprawie właściwego gospodarczego wykorzystania Odry. Jej zasadniczymi celami miało być:

1. Inicjowanie i uzgadnianie planów rozwoju gospodarczego, zwłaszcza w aspekcie przywrócenia rzekom tego regionu należnej roli gospodarczej.
2. Wypracowanie wspólnej polityki ochrony wód i przywrócenia należytego stanu ich czystości.
3. Współdziałanie z Międzynarodową Komisją ds. Ochrony Wód Odry, Regionalnymi Urzędami Gospodarki Wodnej, instytucjami gospodarczymi, naukowymi i innymi działającymi na rzecz zagospodarowania i ochrony Odry oraz jej dorzecza.

Mimo, iż działała ona w ograniczonym zakresie wykonała dużą pracę w sensie dokumentacji działalności na rzecz szeroko pojętych spraw odrzańskich oraz współpracy polsko - niemieckiej na

⁷ Ibidem, art. 16 ust.2.

⁸ Ibidem, art. 18 ust. 1.

⁹ Deklaracja Praska ECMT 1991

<http://www.internationaltransportforum.org/IntOrg/ecmt/paneurop/pdf/DeclPrag91.pdf>

Odrze i w regionach przygranicznych, a także wszechstronnie przedstawiała problemy portu szczecińskiego w kontekście jego powiązań z zapleczem. Sporo miejsca poświęcono czeskim opiniom o Odrze. Informacje te ukazywały się w 16 numerach Biuletynu MADO (wydawanych od lutego 1991 - nr 1 do października 1995 nr 15 - 16

8. Akt stowarzyszeniowy z UE (1991 r.)

Polska rozpoczęła proces integracji z Europą Zachodnią. 16 grudnia 1991 r. między Polską i państwami piętnastki zawarty został w Brukseli układ europejski. Układ był aktem stowarzyszeniowym między Rzeczpospolitą Polską, a Wspólnotami Europejskimi i ich państwami członkowskimi¹⁰. Celem układu było stworzenie ram dla stopniowej integracji Polski ze Wspólnotą¹¹. Strony zobowiązały się do rozwijania i intensyfikowania współpracy w celu umożliwienia Polsce m. in.: restrukturyzacji i modernizacji transportu, wprowadzenia ułatwień w ruchu pasażerskim i towarowym oraz polepszania dostępu do rynku transportowego poprzez usuwanie przeszkód natury administracyjnej, technicznej i osiągnięcia norm porównywalnych do wspólnotowych. Aby zapewnić rozwój i liberalizację transportu między stronami, warunki wzajemnego dostępu do rynków miały być przedmiotem specjalnych umów transportowych zawartych przez strony po wejściu w życie układu¹². Priorytetowymi dziedzinami współpracy miały być m.in. modernizacja infrastruktury szlaków żeglugi śródlądowej wiążącej się z trasami komunikacyjnymi, będącymi przedmiotem wspólnego zainteresowania oraz połączeniami transeuropejskimi¹³. Układ zakładał, że w okresie przejściowym Polska powinna dostosowywać swoje ustawodawstwo w dziedzinie transportu śródlądowego, łącznie z uregulowaniami administracyjnymi i technicznymi, do aktualnie istniejącego ustawodawstwa Wspólnoty¹⁴.

9. Związkowy Planu Drogowo-Transportowego Jedności Niemiec Projekt nr 17 (1992 r.)

Inwestycje Związkowego Planu Drogowo-Transportowego z 1992 r. realizowane są także w obszarze Nadodrza. Jedną z inwestycji Planu jest modernizacja Kanału Odra-Hawela¹⁵. Elementem tej inwestycji jest rozbudowa drogi wodnej między Schwedt a Friedrichsthal. Celem modernizacji jest dostosowanie arterii do jednostek o długości do 135 m, szerokości 11,40 m i zanurzeniu do 2,20 m i uzyskanie Va klasy drogi wodnej. Innym elementem modernizacji Kanału Odra-Hawela jest przebudowa portu śródlądowego w Schwedt¹⁶. Planuje się dynamiczny wzrost masy towarowej na odcinku między miejscowościami Schwedt i Friedrichsthal. W roku 1995 r było to ok. 0,36 mln t, w 2010 ilość ładunków ma wzrosnąć do ok. 1,71 mln t, a w 2020 do ok. 1,82 mln t. Wielkości te mogą zostać znacznie zwiększone, gdy dojdzie do poprawy parametrów i pogłębienia drogi wodnej między Schwedt a Szczecinem do głębokości 4,50 m. Planuje się, że wówczas przepływać tędy będzie ok. 2,95 mln do 2010 r. i ok. 3,25 mln do roku 2020 rocznie ton ładunków. Plan zakłada także budowę w Schwedt do roku 2010 nowej śluzy. W dalszej perspektywie Plan dostrzega konieczność rozbudowy Kanału Odra-Szprewa łączącego, Śląsk z Berlinem. Nie zajmuje niestety żadnego stanowiska w stosunku do Odry granicznej. Urząd wodno-żeglugowy w Eberswalde ogranicza się na tym odcinku Odry jedynie do pomiarów nurtu rzeki dwa razy do roku - w maju i w listopadzie. Odnośnie perspektyw sięgających najbliższych 2-3 lat dla granicznego odcinka Odrzańskiej Drogi Wodnej Niemcy, dopiero po przeanalizowaniu rentowności - są gotowi

¹⁰ Układ Europejski, DzU z 1994, nr 11, poz. 38.

¹¹ Ibidem, art. 1.

¹² Ibidem, art. 56 ust. 3.

¹³ Ibidem, art. 81.

¹⁴ Ibidem, ust. 5.

¹⁵ Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer Frankfurt (Oder) zum Bundesverkehrswegeplan 1992 (BVWP92), *Schiffahrt und Technik*, Duisburg 1992, zeszyt 7, s. 92.

¹⁶ Workshop -Stand und Perspektiven Schwedt - Optimistischer Blick in die Zukunft, *Binnenschiffahrt*, Hamburg 2001, nr 5, s. 67.

wspólnie z odpowiednimi polskimi urzędami przystąpić do inwestycji poprawiających stan istniejących budowli wodnych, a co za tym idzie, warunki nawigacyjne¹⁷. Odnosnie Odry środkowej radykalna poprawa warunków nawigacyjnych w krótkim czasie jest tu według Niemców niemożliwa. Aktualny stan techniczny rzeki doprowadził do tego, że transport wodny na posiadającym dobre warunki nawigacyjne odcinku Odry z Górnego Śląska do Wrocławia będzie się odbywał bez udziału statków prowadzących żeglugę po dolnej Odrze. W dalszej perspektywie rzekę będzie należało przystosować do pojedynczych barek motorowych o wymiarach 80 m długości, 8,2 m szerokości i 2 m zanurzenia, a później można będzie myśleć o ponownym wprowadzeniu na rzekę zestawów pchanych¹⁸. Plan zakłada także budowę nowej podnośni Niederfinow.

10. Prywatyzacja i sprzedaż armatora odrzańskiego

Na podstawie ustawy o prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych 1 kwietnia 1992 r. Przedsiębiorstwo Państwowe Żegluga na Odrze zostało przekształcone w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa – ODRATRANS Spółka Akcyjna. 2 września 1995 r., na podstawie przepisów z 1993 r., ODRATRANS S.A. została sprywatyzowana. Jej akcje zostały wniesione do VII Narodowego Funduszu Inwestycyjnego im. Kazimierza Wielkiego S.A. 13 czerwca 2003 r. VII Narodowy Fundusz Inwestycyjny zakomunikował, że akcje ODRATRANS S.A. sprzedaje dwóm spółkom z Gliwic: Izo-Erg i Izo-Invest zajmującym się produkcją tworzyw sztucznych. Głównym akcjonariuszem obydwu spółek jest francuski fundusz inwestycyjny – MISTRAL. Oprócz majątku ruchomego zostały sprzedane nieruchomości w tym niemal wszystkie porty odrzańskie. Porty niebawem przestały pełnić swoją funkcję. Zostały sprzedane pod zabudowę deweloperską. Brak portów, pogarszające się parametry nawigacyjne na drodze wodnej, brak zainteresowania armatora drogą wodną doprowadziły do upadku żeglugi na Odrze. Czy można było najpierw sprywatyzować, a później sprzedać porty, które powinny być elementem drogi wodnej?

11. Deklaracja z Krety Europejskiej Komisji Ministrów Transportu ECMT (1994 r.)

Ministrowie transportu wzywają m.in. do przystąpienia do umowy z EKG / ONZ AGN (umowa europejska o głównych śródlądowych drogach wodnych Międzynarodówki Znaczenie) Podczas Konferencji na Krecie ustalono przebieg 10 paneuropejskich korytarzy transportowych w tym korytarz III który przebiega wzdłuż Odry, Kanałem Odra-Szprewa¹⁹.

12. Program Odra 2005 (1994 r.)

W roku 1994 w oparciu o studium „Przystosowania rzeki Odry do europejskiego systemu dróg wodnych w Europie” powstał „Program Odra 2005”. Początek jego realizacji przewidziany był na 1997 r. Zakładał modernizację rzeki do Vb klasy dróg wodnych w przeciągu 35 lat. Inwestycja miała pochłonąć 60 mld zł.

13. Europejskie porozumienie w sprawie głównych śródlądowych drogach wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN z 1996 r.)

Zgodnie z Europejskim porozumieniem w sprawie wielkich dróg żeglugowych o międzynarodowym znaczeniu Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (AGN) zawartym w Genewie w 1996 r. przez Polskę przebiegają trzy międzynarodowe drogi wodne (E-30, E-40 i E70) jedną z dróg międzynarodowych jest Odrzańska Droga Wodna nazwana E 30 prowadząca ze

¹⁷ D. Aster, Nowa Odra – Koncepcja utrzymania, *Gospodarka Wodna* 2003, s. 102.

¹⁸ H. Linde, Statki żeglugi na wodnych drogach Odry, *Gospodarka Wodna*, Warszawa 2003, s. 8.

¹⁹ Deklaracja z Krety ECMT 1994

<http://www.internationaltransportforum.org/IntOrg/ecmt/paneurop/pdf/DeclCrete94.pdf>

Sztokholmu, wzdłuż wschodnich szwedzkich wód przybrzeżnych, w poprzek Bałtyku do Świnoujścia, Odrą, projektowanym Kanalem Odra-Dunaj do Devina koło Bratysławy. Główne śródlądowe drogi wodne powinny mieć klasy od IV wzwyż. Niestety Polska nie podpisała porozumienia w sprawie głównych dróg wodnych, natomiast ratyfikowała inne umowy komunikacyjne Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ:

- o głównych międzynarodowych liniach kolejowych (AGC), podpisana w Genewie dnia 31 maja 1985 r. Weszła w życie w stosunku do Polski w dniu 27 kwietnia 1989 r

- o głównych międzynarodowych liniach kolejowych transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących (AGTC), podpisana w Genewie dnia 1 lutego 1991 r. W Polsce weszła w życie po zatwierdzeniu przez Radę Ministrów w dniu 14 stycznia 2002 r.

- o głównych drogach ruchu międzynarodowego podpisana w Genewie dnia 15 listopada 1975 r. Weszła w życie w Polsce w dniu 14 września 1984 r (AGR).

Polska jest jedynym państwem w Europie, które nie podpisało porozumienia AGN i nie realizuje polityki ONZ w tym zakresie. Podstawowymi przeszkodami w podpisaniu umowy są: według ministra właściwego ds. transportu: *(1) przyjęcie zobowiązań nałożonych umową AGN oznaczałoby nie tylko potrzebę poniesienia trudnych do oszacowania, bardzo wysokich środków finansowych, (2) ale także wyważenia skutków gospodarczych i środowiskowych, a szczególnie w kontekście obowiązującego prawa unijnego. Obligatoryjne są tu przepisy wynikające ze stosowania postanowień ramowej dyrektywy wodnej - dyrektywy 2000/60/EC z 23 października 2000 r. oraz dyrektywy Rady 92/43/ECC z 21 maja 1992 r. o ochronie siedlisk przyrodniczych, a także dyrektywy Rady 79/409/ECC z 2 kwietnia 1979 r. o ochronie dzikich ptaków*²⁰

Nie istnieją przesłanki dla których Polska odmawia podpisania porozumienia, gdyż:

1. we Wspólnocie są specjalne środki przeznaczone na międzynarodowe drogi wodne z sieci TEN-T,
2. nie ma przeszkód środowiskowych aby budować międzynarodowe drogi wodne²¹.
3. Polska podpisała porozumienia w których Odra jest elementem szlaków komunikacyjnych

14. Międzynarodowej Komisji Ochrony Odry przed Zanieczyszczeniem (MKOOpZ z 1996 r.)

Proces integracji postępował. Jednym z kolejnych aktów prawnych dotyczących Odry była umowa realizująca postanowienia traktatu z 17 czerwca 1991 r. 11 kwietnia 1996 r. we Wrocławiu została podpisana umowa w sprawie powołania Międzynarodowej Komisji Ochrony Odry przed Zanieczyszczeniem (MKOOpZ). Stronami umowy są rządy Rzeczypospolitej Polskiej, Republiki Czeskiej, Republiki Federalnej Niemiec i Wspólnota Europejska. Strony zobowiązały się w niej współpracować w dziedzinie ochrony przed zanieczyszczeniem wód Odry i Zalewu Szczecińskiego, łącznie z ich zlewniami ²². Komisja jest zainteresowana przede wszystkim realizacją celów środowiskowych międzynarodowego obszaru dorzecza Odry. Komisja nie uwzględniania Odry w międzynarodowych porozumieniach jako elementu europejskich korytarzy transportowych. Komisja nie realizuje przepisów Dyrektywy Wodnej w tym: *Cele nr 16*, w którym czytamy: *konieczne jest dalsze integrowanie ochrony i zrównoważonego gospodarowania wodą z innymi dziedzinami polityk wspólnotowych, takimi jak energetyka, transport, rolnictwo, rybołówstwo, polityka regionalna i turystyka*. Niniejsza dyrektywa powinna tworzyć podstawę do kontynuacji dialogu oraz rozwoju strategii dla dalszej integracji poszczególnych obszarów polityk. Niniejsza dyrektywa może także mieć ważny wkład w inne dziedziny współpracy między Państwami Członkowskimi, między innymi w ramach Europejskiej Perspektywy Rozwoju Przestrzennego (EPRP) i in, (o czym szerzej poniżej w RZGW Szczecin przygotował umowę Polsko-Niemiecką w sprawie Odry granicznej (2008 r.). W roku 2010 zgodnie z 13 dyrektyw

²⁰ <http://orka2.sejm.gov.pl/IZ6.nsf/main/4E3CF545>

²¹ http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/docs/iwt_pl.pdf

²² DzU z 1999, nr 79, poz.886.

wodnej Międzynarodowa Komisja Ochrony Odry przed Zanieczyszczeniami opracowała dla Komisji Europejskiej plan gospodarowania wodami dla międzynarodowego obszaru dorzecza Odry²³. W opracowaniu czytamy: *Pod pojęciem „korzystanie z wody” rozumie się usługi wodne oraz inne działania, które mają znaczący wpływ na parametry ilościowe i jakościowe wody. Rodzaje korzystania z wody mające znaczenie gospodarcze w skali MODO obejmują: pobory i zaopatrzenie ludności w wodę do spożycia oraz odprowadzanie i oczyszczanie ścieków, pobory wody i odprowadzanie ścieków z przemysłu i rolnictwa, korzystanie z elektrowni wodnych, ochrona przeciwpowodziowa oraz żegluga* (s. 54). Niestety opracowanie nie przedstawia perspektyw Odrzańskiej Drogi Wodnej wynikających z obowiązujących w 2010 przepisów UE (np. dot sieci TEN-T) czy podpisanych przez Europejską Komisję Ministrów Transportu porozumień.

15. Deklaracja Helsińska Europejskiej Komisji Ministrów Transportu (1997 r.)

w której ministrowie transportu wzywają do przystąpienia do umowy z EKG / ONZ AGN ²⁴.

16. Różnice zdań resortów w sprawie przyszłości Odry (1998 r.)

W jednej z wypowiedzi minister ochrony środowiska zasobów naturalnych i leśnictwa R. Gawlik stwierdził w odpowiedzi na tezy zawarte w programie ODRA 2005: *Owszem można myśleć o statkach [na Odrze], ale pasażerskich, o rejsach wycieczkowych z Berlina do Wrocławia. Do tego nie trzeba takich prac i takich nakładów, jak do przewozów wielotonowymi barkami. Minister transportu i gospodarki morskiej E. Morawski w odpowiedzi na tę wypowiedź stwierdził: *Wizji kajaków dopływających z Berlina do Wrocławia czy Opola nie zamierzam komentować* ²⁵.*

17. Deklaracja Europejskiej Komisji Ministrów Transportu z Rotterdamu (2001 r.)

dotycząca wspierania wysiłków rządów w celu opracowania połączeń między Dunaju, Odry i Łaby i likwidacji wąskich gardeł ²⁶.

18. Program dla Odry – 2006 (2001 r.)

6 lipca 2001 r. „Program dla Odry – 2006” przybrał formę ustawy. W porównaniu do „Programu Odra 2005” zaszły radykalne zmiany. Aktualny program modernizacji Odry zepchnął transport wodny na jedną z ostatnich pozycji, a koszty realizacji modernizacji rzeki zmniejszone zostały sześciokrotnie. Głównymi celami Programu jest zbudowanie zabezpieczenia przeciwpowodziowego, ochrona środowiska, usunięcie szkód powodziowych, prewencyjne zagospodarowanie przestrzenne oraz renaturyzacja ekosystemów, zwiększenie lesistości, utrzymanie i rozwój żeglugi, energetyczne wykorzystanie nurtu rzeki. Jest niedoceniany w ustawie transport wodny. Strona niemiecka nie przystąpiła do Programu. Odnosząc się do realizowanego przez stronę Polską „Programu dla Odry - 2006”, przedstawiciel wodno-żeglugowej dyrekcji wschód stwierdził, że budowany obecnie stopień wodny w Malczycach i projektowany w Lubiążu poprawią warunki nawigacyjne jedynie na pewnym odcinku rzeki, nie mają one większego znaczenia dla żeglugi odrzańskiej prowadzonej wzdłuż całej rzeki. Uważa on, że dla użegłownienia Odrzańskiej Drogi Wodnej niezbędne są bardziej radykalne kroki zaradcze. Program zakłada modernizację Odry do III klasy żeglowności czyli nie do klasy międzynarodowej a regionalnej. Odra miała być przystosowana do III klasy żeglowności w roku 2016²⁷. Program dla Odry 2006 ma wygasnąć do końca 2014 r. Odra w dalszym ciągu nie ma III klasy żeglowności. Po podpisaniu

²³ <http://mkoo.pl/show.php?fid=3713&lang=PL>

²⁴ Wspólne oświadczenie Ministrów ECMT

<http://www.internationaltransportforum.org/IntOrg/ecmt/paneurop/pdf/hels971e.pdf>

²⁵ Zmądrzeć po powodzi, *Słowo Polskie* z 21 kwietnia 1998.

²⁶ <http://www.internationaltransportforum.org/IntOrg/ecmt/paneurop/pdf/DeclRott01.pdf>

²⁷ <http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20010981067>

umowy Polsko-Niemieckiej w sprawie Odry granicznej Odra Graniczna ma mieć III klasę żeglowności do roku 2028.

19. Środkowo Europejski Korytarz Transportowy CETC (2001 r.)

W 2001r. przedstawiciele regionów i samorządów lokalnych ze Szwecji, Polski, Czech i Słowacji (bez regionów niemieckich) zdecydowali o podjęciu działań lobbingowych, mających na celu promowanie rozwoju korytarza transportowego przebiegającego po stronie Polskiej. Zadeklarowano chęć zawiazania porozumienia na rzecz utworzenia korytarza transportowego, który od tego momentu nosił będzie nazwę Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy (CETC). Korytarz ma objąć drogi ekspresowe, autostrady, magistrale kolejowe i transport rzeczny.

20. Niemcy w sprawie Odry (2003 r.)

2003 r. Strona niemiecka, ze względu na znaczne zapiaszczenie koryta rzeki uniemożliwiające swobodny spływ wody, zainteresowała się odcinkiem Odry granicznej od Siekierok do Osinowa Dolnego. W celu wypracowania nowych zasad utrzymania odpowiedniego przekroju koryta rzeki przy użyciu nurtu rzeki wodno-żegluga Dyrekcja Wschód zleciła przeprowadzenie odpowiednich badań Niemieckiemu Instytutowi Budowli Wodnych z Karlsruhe. Instytut zbudował w odpowiedniej skali model badanego odcinka, na którym przeprowadzane są doświadczenia. Przy opracowywaniu projektu bierze udział także Niemiecki Instytut Wodny z Koblenz, który opracowuje plan utrzymania cieków wodnych. Podobne prace przygotowawcze mają być przeprowadzone dla odcinka rzeki od Górzycy do Kostrzyna. Niemiecki Instytut Budowli Wodnych prowadzi także badania nad parametrami drogi wodnej. Specjaliści z urzędu zastanawiają się nad osiągnięciem odpowiedniej głębokości nurtu bez dalszej zabudowy rzeki stopniami wodnymi. W związku z trudnościami budżetowymi realizacja kosztownych projektów związanych z żeglugą śródlądową napotyka ostatnio na opór niemieckich parlamentarzystów. Prym w bojkotowaniu projektów wiodą partie tzw. ekologów. Pomocne w takich momentach są działające w tym kraju liczne organizacje społeczne reprezentujące żeglugę śródlądową. W celu poprawy warunków żeglugi na drogach wodnych między Odrą i Łabą trzy stowarzyszenia żegluga: Związek Niemieckiej Żeglugi Śródlądowej (*Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e. V.*), Związek dla Poprawy Warunków Żeglugi na Sali (*Verein zur Hebung der Saaleschiffahrt*), Związek Firm Spedycyjnych i Logistycznych Berlina i Brandenburgii (*Verband Spedition und Logistik Berlin und Brandenburg e. V.*) powołały w roku 2003 Forum Żeglugi Śródlądowej Łaba-Odra (*Forum Binnenschiffahrt Elbe/Oder*). Dla realizacji celu głównego Forum stawia przed sobą pięć zadań. Dwa mają bezpośredni związek z Odrą:

- Rozbudowa dróg wodnych łączących Europę Zachodnią z Europą Wschodnią; kanałów Odra-Szprewa i Odra-Hawela.
- Niezwłoczne porozumienie się Polski i Niemiec w sprawie przywrócenia żeglugi na Odrze ²⁸.

21. Odra Graniczna oraz projekt Kanału Odra-Dunaj-Łaba w Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T (kwiecień 2004 r.)

Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) w kontekście zrównoważonej polityki transportowej Unii Europejskiej. Całkowita wartość inwestycji z zakresu infrastruktury transportowej w latach 2000-2006 wynosiła 859 miliardów € . W ramach tej sieci wpisana jest Odra graniczna oraz projekt połączenie Odra-Łaba-Dunaj i Łaba²⁹. Niestety nie ma Odry śląskiej, od granicy państwa do ujścia do Nisy Łużyckiej. Na tym odcinku Odra znajdują się istotne dla

²⁸ Gemeinsames Forum Binnenschiffahrt Elbe/Oder gegründet, *Binnenschiffahrt*, Hamburg 2003, z. 9, s.7 oraz www.fbeo.de – internet.

²⁹ DECYZJA NR 884/2004/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniająca decyzję nr 1692/96/WE w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=DD:07:08:32004D0884:PL:PDF>

gospodarki naszego kraju okręgi przemysłowe a rzeka posiadała istotne znaczenie transportowe. Transeuropejska sieć śródlądowa obejmuje rzeki, kanały oraz różne odgałęzienia i ogniwa, które je łączą. W szczególności obejmuje ona wzajemne połączenia pomiędzy ośrodkami przemysłowymi i aglomeracjami miejskimi oraz łączy je z portami. Minimalne wymagania techniczne dla dróg wodnych tworzących części sieci muszą odpowiadać normom ustalonym dla drogi wodnej IV klasy, to znaczy pozwalającej na przepłynięcie statku lub barki o długości 80-85 metrów i szerokości 9,5 m. Jeli droga wodna wchodząca w skład sieci jest modernizowana lub budowana, wymagania techniczne muszą odpowiadać przynajmniej IV klasie i pozwala w przyszłości na osiągnięcie poziomu klasy Va/Vb oraz stwarza dogodne warunki do przepłynięcia statków używanych w transporcie kombinowanym. Klasa Va zezwala na przepłynięcie statku lub barki o długości 110 m i szerokości 11,4m a klasa Vb odpowiednio 172 do 185 m długości i 11,4 m szerokości³⁰. Porty śródlądowe stanowią część sieci, w szczególności jako punkty wzajemnych połączeń wewnętrznych pomiędzy drogami wodnymi i innymi formami transportu.

22. Polska wstępuje do Unii Europejskiej (maj 2004 r.)

Od 1 maja 2004 r. Polska wraz z 9 innymi państwami została członkiem UE. Polska przyjęła unijne prawodawstwo w tym: DECYZJĘ NR 1692/96 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. W art 11 określone są parametry dróg wodnych należących do sieci transeuropejskiej Minimalne wymagania techniczne dla dróg wodnych tworzących część sieci muszą odpowiadać normom ustalonym dla drogi wodnej IV klasy, to znaczy pozwalającej na przepłynięcie statku lub barki o długości 80-85 metrów i szerokości 9,5 m. DECYZJĘ NR 884/2004/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniającą decyzję nr 1692/96/WE w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej na str. 43 lub 296 decyzji znajduje się mapa sieci TEN-T w UE a na niej: Odra Graniczna należy do sieci TEN-T Planowana budowa kanału Odra-Łaba-Dunaj.

23. Deklaracja Europejskiej Komisji Ministrów Transportu z Bukaresztu (2006 r.) dotycząca żeglugi śródlądowej w Europie ³¹.

24. RZGW Szczecin przygotował umowę Polsko-Niemiecką w sprawie Odry granicznej (2008r.)

Umowa Polsko-Niemiecką niemal do końca roku 2013 była z przepisami unijnym, a dokładnie z przepisami dotyczącymi sieci TEN-T. Umowa jest nadal sprzeczna z Ramową Dyrektywą Wodną³². Odra jest rzeką leżącą na obszarze trzech państw Wspólnoty Państw Członkowskich UE (Polski, Czech i Niemiec) Art. 13 ust. 2. Plany gospodarowania wodami w dorzeczu, które w myśl załącznika VII powinny zawierać podsumowanie analizy ekonomicznej użytkowania wód. W przypadku międzynarodowego obszaru dorzecza leżącego całkowicie na terenie Wspólnoty (np. dorzecze Odry) Państwa Członkowskie zapewniają koordynację w celu stworzenia jednego planu gospodarowania wodami w dorzeczu. Jeżeli taki plan nie jest opracowany, Państwa Członkowskie opracują plany gospodarowania wodami w dorzeczach obejmujące przynajmniej te części międzynarodowego obszaru dorzecza, które leżą na ich terytorium, aby osiągnąć cele niniejszej dyrektywy. Celem Dyrektywy jest m.in.: Cele nr 16: konieczne jest dalsze integrowanie ochrony i

³⁰ DECYZJA NR 1692/96 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1996:228:0001:003:PL:HTML>

³¹ <http://www.internationaltransportforum.org/IntOrg/ecmt/paneurop/pdf/DeclBucharest06.pdf>

³² Dyrektywy nr 2000/60/EC wspólnotowe działania w dziedzinie polityki wodnej tzw. dyrektywa wodna

zrównoważonego gospodarowania wodą z innymi dziedzinami polityk wspólnotowych, takimi jak energetyka, transport, rolnictwo, rybołówstwo, polityka regionalna i turystyka. Niniejsza dyrektywa powinna tworzyć podstawę do kontynuacji dialogu oraz rozwoju strategii dla dalszej integracji poszczególnych obszarów polityk. Niniejsza dyrektywa może także mieć ważny wkład w inne dziedziny współpracy między Państwami Członkowskimi, między innymi w ramach Europejskiej Perspektywy Rozwoju Przestrzennego (EPRP). (Aby podpisać umowę Polsko-Niemiecką należy spytać czeskie ministerstwo transportu oraz czeską dyrekcję dróg wodnych czy organy te będą się starały o uruchomienie transportu rzeczno-morskiego po Odrze na odcinku Ostrawa-Koźle oraz o przyłączeniu do Odry Kanału Dunaj-Odra-Łaba). Art. 14. Informowanie społeczeństwa i konsultacje. Państwa Członkowskie zachęcają wszystkie zainteresowane strony do aktywnego udziału we wdrażaniu niniejszej dyrektywy, w szczególności w opracowywaniu, przeglądzie i uaktualnianiu planów gospodarowania wodami w dorzeczach. Niestety organizowane od 7 lat Krajowe Fora Wodne przedstawiają wyłącznie środowiskowe cele dyrektywy wodnej. Art. 9 w związku z art. 2. pkt. 38) - zwrot kosztów za usługi wodne, katalog usług wodnych (płacą wszyscy korzystający np. ochrona przed powodzią, energetyka wodna, transport, turystyka, przemysł, rolnictwo, aglomeracje). Polityki opłat za wodę przewidują odpowiednie działania zachęcające użytkowników do wykorzystywania zasobów wodnych efektywnie oraz przyczyniają się do osiągnięcia celów środowiskowych niniejszej dyrektywy. (Dlatego umowa nie zakłada regulacji rzeki do min. IV klasy żeglowności, zwrot kosztów realizacji umowy byłby znacznie szybszy).

25. c.d. Projekt umowy Polsko-Niemieckiej w sprawie Odry granicznej (wersja z 2010 r.)

Przygotowywana przez RZGW w Szczecinie Polsko-Niemiecka umowa międzynarodowa dot. uregulowania poprawy przepływu wód Odry oraz stworzenia warunków ruchu jednostek rzeczno-morskich między Schwedt i Morzem Bałtyckim.

Głównymi założeniami przygotowywanej do podpisu niemiecko – polskiej umowy dotyczącej Odry granicznej i dolnej wypracowanej po stronie polskiej przez Ministerstwo Środowiska są :

- zagwarantowani żeglugi statkami rzeczno-morskimi do Schwedt co w praktyce oznacza podniesienie mostów w rejonie Szczecina tak aby port w Schwedt mógł obsługiwać statki rzeczne oraz morskie z rejonu morza Bałtyckiego (mowa na wstępie umowy i art 7)
- Pogłębienie jeziora Dobie i przywrócenie charakteru zbiornika na krę spływającą z górnej i środkowej Odry (art. 6)
- Pogłębienie Odry granicznej do głębokości 1,8 m ma to poprawić przepływ wód powodziowych na Odrze oraz umożliwić pływanie i przeprowadzanie akcji lodołamania przez lodołamacze (art 2 ust.3). Zgodnie z wcześniejszymi przepisami Odra graniczna była wpisana do sieci TEN-T i powinna mieć 2,8 m głębokości a nie 1,8m.

Z powyższych założeń wynika, że jedynym elementem gospodarczym umowy będzie port rzeczno-morski na Odrze Zachodniej w Schwedt. Port będzie budowany w Niemczech. Niemiecki port w Schwedt jest oddalony od morza bardziej niż polskie porty w Szczecinie czy Świnoujściu mimo to będzie obsługiwał statki morskie. Port rzeczno-morski w Schwedt stanowił będzie znaczną konkurencję dla zespołu portów Szczecin-Świnoujście obsługujących ujście Odry szczególnie w przeładunkach ładunków tranzytowych przeznaczonych do Europy Zachodniej i Niemiec. Dodatkowo marginalizacja polskich portów spowoduje utratę korzyści z tranzytu ładunków z Europy północnej oraz z Dalekiego Wschodu. Podstawowym warunkiem prowadzącym do uruchomienia niemieckiego portu jest podniesienie przez stronę polską mostów znajdujących się na terenie Rzeczypospolitej. Kolejne główne założenia zapisane w umowie tj. pogłębienie Jeziora Dobie oraz pogłębienie granicznego odcinka Odry nie odgrywa dla naszego kraju istotnej roli gospodarczej. Głównym celem tego zadania jest ochrona przeciwpowodziowa. Jego realizacja będzie miała istotne znaczenie na odcinku Odry granicznej, niestety pogorszy bezpieczeństwo powodziowe na polskiej części Odry od Brzegu Dolnego do ujścia Nysy Łużyckiej.

Oprócz tego, że przyszła umowa jest niekorzystna dla strony polskiej ze względów gospodarczych to dodatkowo przewiduje regulację rzeki bez zachowania zasad hydrauliki. Podstawową zasadą regulacji rzek jest ich stopniowa modernizacja od źródeł do ujścia. W przypadku przyszłej umowy polsko - niemieckiej regulacji ma być poddany wyłącznie graniczny odcinek Odry. Niestety nie przewiduje się dokonania analiza jak regulacja Odry granicznej wpłynie na pozostałą część rzeki. Regulacja tylko części rzeki doprowadzi do niedających się przewidzieć skutków dla hydrauliki rzeki czyli dla ochrony przed powodzią oraz żeglugi śródlądowej na tej części rzeki, która nie będzie modernizowana.

Należy także stwierdzić, że przedmiotowy projekt umowy dotyczący m.in. regulacji: wyłącznie granicznego i ujściowego odcinka Odry oraz do głębokości tranzytowej 1,8 m naruszają przepisy:

- Art. 13 Dyrektywy 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej, tzw. dyrektywa wodna, informujący o planach gospodarowania wodami w dorzeczu stwierdza, że *w przypadku międzynarodowego obszaru dorzecza leżącego całkowicie na terenie Wspólnoty Państwa Członkowskie zapewniają koordynację w celu stworzenia jednego planu gospodarowania wodami w dorzeczu*. W umowie brak uwzględnienia całej Odry oraz strony czeskiej.

- W momencie prowadzenia konsultacji umowa sprzeczna była z art. 11 decyzji 884/2004/WE zmieniająca decyzję nr 1692/96 w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, który określa parametry dróg wodnych należących do sieci transeuropejskiej czytamy, że *minimalne wymagania techniczne dla dróg wodnych tworzących część sieci muszą odpowiadać normom ustalonym dla drogi wodnej IV klasy, to znaczy pozwalającej na przepłynięcie statku lub barki o długości 80-85 metrów i szerokości 9,5 m. (obecnie przepis nieobowiązuje)*

- Przepisu ustawy Program dla Odry 2006, w której mówi się o regulacji całej rzeki a nie tylko jej odcinków.

Zaproponowana przez stronę niemiecką Regulacja Odry Granicznej doprowadzi do utraty możliwości odrodzenia się portów rzecznych leżących na terenie woj Lubuskiego, Dolnośląskiego i Śląskiego: Krosno Odrzańskie, Cigacice, Nowa Sól, Port Głogów, Port Malczyce, Port Ścinawa, Oława, Port Opole, Port Opole-Groszowice, Port Metalchem, Port Chorula, Port w Koźlu, Port Gliwice. Koncepcje modernizacji Odry granicznej zgodnie z art 2 ust. 2 ma przedstawić Instytut Budownictwa Wodnego w Karlsruhe co oznacza, że RZGW w Szczecinie będzie miało gotowe dokumenty, na które dostanie pieniądze z MliR.

26. Dokument dotyczący Rozwoju przestrzennego krajów Grupy Wyszehradzkiej (2010 r.)

Grupa Wyszehradzka oraz Bułgaria i Rumunia (V4+2) przyjęły dokument podpisany w Budapeszcie w 2010 r. Dokument ten zawiera plany dróg wodnych państw Grupy, które przebiegają według ustaleń umowy AGN oraz sieci TEN-T z 2004 r. plus słowacka rzeka Wag³³.

27. Nowy podział dróg wodnych w Niemczech (2012 r.)

W roku 2012 administracja niemiecka przyjęła podział dróg wodnych na 6 kategorii. Podział wynika z rocznych przewozów na poszczególnych drogach wodnych. Do dróg wodnych pierwszej kategorii zaliczono akweny, po których przewozi się 10 lub więcej mln t ładunków rocznie. Na tych akwenach planowane jest podnoszenie parametrów nawigacyjnych. Druga kategoria to akweny, na których przewozi się 5 i więcej mln t. Tu również będzie planowana modernizacja akwenów z możliwością podniesienia parametrów nawigacyjnych. Trzecia kategoria dróg wodnych zamyka się w przedziale między 3-5 mln t przewozów rocznie czwarta 1-3 mln t. Tu także planowana jest warunkowo modernizacja akwenów transportowych. Piąta kategoria to drogi wodne przeznaczone dla sportu i rekreacji. Szósta to pozostałe drogi wodne. Państwo niemieckie nie

³³ <http://www.transport.gov.pl/files/0/1793577/TumaczenieWspolnegoDokumentuodruku.pdf>

przewiduje żadnych inwestycji na drogach wodnych piątej i szóstej kategorii, gdyż są mało atrakcyjne gospodarczo. Odra graniczna została zaliczona do szóstej kategorii co oznacza, że nie będą na niej przeprowadzane żadne inwestycje poza robotami utrzymaniowymi, do który zaliczane jest przywrócenie parametrów żeglugowych sprzed 1945 r.

28. Wytyczne Śródlądowe drogi wodne a ochrona przyrody Bruksela (2012 r.)³⁴

18 października 2012 r. Komisja Europejska wydała właśnie nowe wytyczne w sprawie żeglugi śródlądowej i ochrony przyrody, aby wesprzeć ten ważny sektor w stosowaniu prawodawstwa UE w zakresie środowiska naturalnego. Wytyczne pt. „Transport wodny śródlądowy i sieć Natura 2000 – zrównoważony rozwój śródlądowych dróg wodnych i zarządzanie nimi w kontekście dyrektywy ptasiej i siedliskowej” wyjaśniają, jak można w najlepszy sposób zapewnić zgodność działań związanych z żeglugą śródlądową z ogólną polityką UE w zakresie ochrony środowiska, a w szczególności z przepisami dotyczącymi ochrony przyrody. Dokument podkreśla również znaczenie żeglugi śródlądowej dla zapewnienia zrównoważonego charakteru unijnej sieci transportowej w długiej perspektywie i zwraca uwagę na dotychczasowe osiągnięcia tego sektora we włączaniu kwestii ochrony przyrody do swojej działalności. Transport wodny śródlądowy odgrywa ważną rolę w przewozie towarów w wielu częściach Europy³⁵.

29. K. Kilian, Polska Grupa Energetyczna: Odra - projekt dla Polski (marzec 2013 r.)

Polsce potrzebny jest duży projekt inwestycyjny skupiający uwagę i mobilizujący siły - apelował w trakcie sesji inauguracyjnej Forum Zmieniamy Polski Przemysł, prezes PGE, Krzysztof Kilian. - Chodzi o inicjatywę, której owoce - tak jak w przypadku organizacji Euro 2012 - potem służyłyby nam wszystkim. Takim narodowym projektem zdaniem Kiliana mogłyby być kompleksowe działania w celu rewitalizacji Odry, dla przywrócenia jej cech nowoczesnego szlaku komunikacyjnego i połączenia jej dorzecza z efektywnym i szeroko wykorzystywanym systemem transportowym, który tworzą rzeki i kanały krajów Europy Zachodniej. Włączenie Odry - od Kędzierzyna-Koźła po Świnoujście - w europejski obieg ożywiłoby, zdaniem Kiliana, nie tylko inwestycje w energetyce, ale pozwoliłoby związać się z projektem tym wszystkim, którzy później czerpaliby z niego profity. Jako przykład podano zakłady przemysłowe Górnego i Dolnego Śląska, które zyskałyby relatywnie tanią możliwość transportu towarów w eksporcie. - To projekt dla całego państwa, nie dla jednej firmy - przekonywał Kilian³⁶.

30. Prezydent RP Bronisław Komorowski o Odrze i DOL (maj 2013)

24 maja 2013 na Polsko-Czeskim Forum Gospodarczym spotkali się prezydenci: Bronisław Komorowski i Miloš Zeman. Tematami forum była Odrzańska Droga Wodna i Kanał Dunaj-Odra-Łaba (DOL). Wypowiedź Prezydenta RP³⁷.

31. Przewodniczący Parlamentu Europejskiego Jerzy Buzek (czerwiec 2013 r.)

Odra powinna być przydatna gospodarczo od Gliwic, od Czech aż po Szczecin³⁸.

32. Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T (2013 r.)

Nowe rozporządzenie w sprawie sieci TEN-T nie uwzględniło już Odry i projektu Kanał Dunaj Odra Łaba³⁹. Odrzańska Droga Wodna jest akwenem przepływającym przez trzy państwa UE

³⁴ http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/docs/iwt_pl.pdf

³⁵ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-12-1114_pl.htm

³⁶ http://logistyka.wnp.pl/k-kilian-pge-odra-projekt-dla-polski,190130_1_0_0.html

³⁷ <https://www.youtube.com/watch?v=BmIuBpQGRVI>

³⁸ https://www.youtube.com/watch?v=FpD6_lweXS8

³⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie

dlatego może być tzw. przedmiotem wspólnego zainteresowania. Przy promowaniu projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, które dotyczą infrastruktury śródlądowych dróg wodnych w przypadku istniejących śródlądowych dróg wodnych niezbędne jest wdrażanie środków niezbędnych do osiągnięcia standardów śródlądowych dróg wodnych klasy IV⁴⁰. UE w znacznym stopniu dofinansowuje budowę dróg wodnych o parametrach IV i wyższych klas żeglownych.

33. Założenia do nowego Prawa Wodnego (marzec 2014 r.)

W Projekcie Założeń nie ma informacji czy nowa ustawa prawo wodne zachowa regulacje dotyczące transportu rzeczno- i w jaki sposób nowa ustawa prawo wodne uwzględni postulaty transportu rzeczno- . Istnieje obawa, że zapisy przyszłej ustawy Prawo wodne mogą znacząco pogorszyć warunki dla transportu rzeczno- . Obawa taka wynika chociażby z Projektu Założeń w którym czytamy, że kwestią podlegającą konsultacji jest: uregulowanie problematyki ochrony ryb wędrównych o znaczeniu gospodarczym. Oznacza to wprowadzenia regulacji normatywnej obejmujące w szczególności zakaz prowadzenia działań mogących pogorszyć warunki bytowania ryb wędrównych, polegających na wykonywaniu budowli piętrzących, wydobywaniu piasku lub żwiru oraz regulowania lub zmian morfologii koryt rzek oraz konieczności wydania nowego aktu wykonawczego do tej ustawy (s. 44). Wprowadzenie do nowej ustawy Prawo wodne lub do aktów wykonawczych do tego aktu zapisu, który zakaze budowy nowych stopni wodnych, a także zabroni wydobywanie piasku z dna rzek i kanałów żeglugowych do celów utrzymania i zwiększania klas żeglowności na drogach wodnych znacząco utrudni transport wodny w naszym kraju. Stopnie wodne na rzekach i w dorzeczach rzek poprawiają warunki dla transportu wodnego tj pozwalają na realizuje założeń strategii transportu UE (Biała Księga - Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu⁴¹). Stopnie wodne na rzekach i w dorzeczach rzek nie tylko poprawiają warunki dla transportu wodnego ale także pozwalają na gromadzenie rzadkiego surowca jakim jest w Polsce woda, pozwalają na zwiększenia udziału w Odnawialnych Źródłach Energii, pozwalają precyzyjnie sterować przepływającą wodą przez co zwiększają bezpieczeństwo powodziowe. Ponadto powstające w wyniku spiętrzenia akwenu służą do uprawiania turystyki, sportów wodnych i transportu. Stopnie wodne to nowe miejsca pracy przy ich budowie, utrzymaniu i przy działalnościach gospodarczych na nich prowadzonych. Wprowadzenie takich regulacji ustawowych uprawdopodobnia wypowiedź Ministra Środowiska (Stanisław Gawłowski obecnie właściwego ds. gospodarki wodnej), który stwierdził, że nowe stopnie wodne na Odrze nie powstaną⁴². W obecnej wersji założeń Minister Środowiska planuje przejąć wszelkie kompetencje, łącznie z transportowymi, dotyczące transportu rzeczno- .

34. NIK o żegludze śródlądowej (kwiecień 2014 r.)

Zły stan techniczny dróg wodnych sprawia, że polska żegluga śródlądowa traci na znaczeniu. Systematycznie starzeje się flota armatorów. Sytuacji nie poprawia opieszałość urzędów odpowiedzialnych za tę gałąź transportu. Pomimo założeń przyjętych w dokumentach rządowych o wspieraniu żeglugi śródlądowej, jest ona marginalizowana, o czym świadczy także zanikający udział tego sektora transportu w korzystaniu ze środków unijnych⁴³.

unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE

⁴⁰ Ibidem art. 16.

⁴¹ Biała księga, Bruksela KOM (2011) 144. Wersja ostateczna Komisja Europejska – Biała księga z 28 marca 2011 r.

⁴² 1 kwietnia 2014 Gazeta Wroclawska.

⁴³ <http://www.nik.gov.pl/aktualnosci/nik-o-zezludze-srodladowej.html>

35. Strategia Polski Zachodniej (kwiecień 2014 r.)

2014 Odrzańska Droga Wodna modernizacja docelowo do IV klasy żeglowności na całej długości rzeki, a w pierwszej kolejności przywrócenie minimum III klasy żeglowności dla potrzeb transportu, ochrony przeciwpowodziowej i turystyki wodnej⁴⁴.

36. Profesor Janusz Zaleski - pieniądze na Odrę Graniczną z Banku Światowego (maj 2014 r.)

Rząd Polski poprosił Bank Światowy o pomoc w realizacji dużego projektu, którego najważniejszym zadaniem jest ochrona przeciwpowodziowa⁴⁵. Polska pożyczy pieniądze z BŚ, które następnie będziemy musieli zwrócić. Za znaczne pieniądze, które będzie należało zwrócić Bankowi zbudujemy nad Odrą wyłącznie bezpieczeństwo powodziowe. Odrzański System Wodny powinien być nie tylko bezpieczny, ale także powinien zaspakajać cele gospodarcze i zaspakajać potrzeby hydroenergetyki, transportu wodnego, turystyki, rybactwa śródlądowego, kopalni kruszyw, rolnictwa, przemysłu. Cele gospodarcze na Odrze można zrealizować z bezzwrotnych dotacje z UE na rozwój sieci TEN-T. Pożyczka z Banku mogłaby być jedynie polskim wkładem na rozwój sieci TEN-T. Pożyczka nie dotyczy rozbudowy całej Odry tylko Odry Granicznej.

37. C.d. Projekt umowy Polsko-Niemieckiej w sprawie Odry granicznej.

W połowie czerwca 2014 r. Rada Ministrów podpisała uchwałę w sprawie udzielenia zgody na podpisanie umowy między rządem Rzeczypospolitej Polskiej a rządem Republiki Federalnej Niemiec o wspólnej poprawie sytuacji na drogach wodnych na pograniczu polsko-niemieckim. Przedsięwzięcia wskazane w umowie będą wykonywane w latach 2014-2028. Przewiduje się, że ich realizacja w tym okresie będzie kosztować ok. 670 mln zł (szacunkowo). Planuje się też, że inwestycje te zostaną dofinansowane 460 mln zł z funduszy europejskich z perspektywy finansowej na 2014-2020. Zgodnie z umową, co 5 lat będzie przeprowadzana wspólna polsko-niemiecka kontrola stanu realizacji przedsięwzięć. Umowy PL-De o Odrze Granicznej można było podpisać dopiero po październiku 2013 r. Wówczas Unia Europejska wykreśliła ten akwen z sieci TEN-T co oznacza, że Odra Graniczna nie musi mieć parametrów drogi międzynarodowej (2,8 m) tylko, tak jak przewiduje Umowa, głębokość może wynosić 1,8 m. Odra graniczna funkcjonowała jako akwen międzynarodowy od maja 2004 do października 2013 r. W tym okresie nie podjęliśmy żadnych działań w celu przystosowania rzeki do takich parametrów.

38. Dlaczego Odra powinna mieć IV a nie III klasę żeglowności.

1. Żegluga śródlądowa potrzebuje argumentów, które jasno i wyraźnie udowodnią, że transport rzeczny się opłaca. Budowa dróg wodnych III lub mniejszej klasy, która ślimaczy się przez dziesięciolecia może przynieść więcej strat niż korzyści
2. Bez kanalizacji Odry (budowy kolejnych stopni wodnych) nie jest możliwe doprowadzenie rzeki ani do III ani do IV klasy żeglowności. Obecnie zbiorniki retencyjne nie pełnią funkcji żeglugowych są chronione Naturą 2000 budowa nowych wielofunkcyjnych zbiorników nie jest brana pod uwagę.
3. Koszt kanalizacji do III (12 mld zł) czy do IV (20 mld zł) klasy jest porównywalny. Wydatki te można rozłożyć na 20 lat. Na autostrady i drogi szybkiego ruchu rocznie wydajemy ok. 30 mld zł.
4. Transport rzeczny jako transport alternatywny wpłynie na: zmniejszenie ceny usług innych transportów.
5. Transport rzeczny przyczyni się do zmniejszenia kongestii na drogach kołowych.

⁴⁴ <http://lubuskie.pl/news/14983/16/Rzad-przyjal-Strategie-Rozwoju-Polski-Zachodniej/>

⁴⁵ https://www.youtube.com/watch?v=b_E--Tn4meQ

6. Nie gospodarnością jest modernizacja rzeki do III klasy a następnie zalanie bądź zniszczenie budowli hydrotechnicznych i modernizacja do IV klasy.
7. Rentowność drogi wodnej IV klasy jest znacznie większa niż III klasy
8. Budowa Odry do III klasy nie uprawnia nas do korzystanie ze środków TEN-T (transeuropejskie korytarze transportowe UE) Aby skorzystać ze unijnych środków TEN-T Odra musi mieć parametry IV klasy żeglowności (np. głębokość tranzytowa na szlaku – najmniejsza głębokość – powinna wynosić 2,5 m)
5. Budowa Odry do IV klasy pozwoli na otrzymanie ogromnych środków z UE do 80% na rozbudowę sieci TEN-T
6. Środki krajowe mogą pochodzić bądź z nowo utworzonego funduszu wodnego (opłaty za sprzedaż wody i usług wodnych) lub z PPP (Partnerstwa Publiczno-Prywatnego).
7. Budowa Odry do IV klasy żeglowności pozwoli za pieniądze ze sieci TEN-T zrealizować inne cele jak: przeciwpowodziowe i środowiskowe.
8. Budowa Odry do III klasy dalej będzie wąskim gardłem, nie zespoli rzeki z zachodnioeuropejską siecią dróg wodnych. Wszystkie drogi wodnej istniejące i planowane mają IV bądź Vb klasę dotyczy to: kanału Odra-Szprew, Kanału Odra-Hawela, Kanału Dunaj-Odra-Łaba. Rentowne drogi wodne na zachodzie Europy mają przynajmniej IV klasę żeglowności. Zamyka nam na zawsze podpisanie ONZ-etowskiej umowy AGN o międzynarodowych drogach wodnych. Europejskie porozumienie w sprawie głównych śródlądowych drogach wodnych o znaczeniu międzynarodowym
9. W Europie zachodniej nie ma statków, które mogą pływać po drogach wodnych III klasy. Jedynym armatorem, który miał takie statki jest ODRATRANS, która pomimo zainteresowania armatorów krajowych, zezłomowała niemal całą flotę.
10. Potencjalne roczne korzyści z zagospodarowania akwenów śródlądowych Roczne zużycie wody w Polsce sięga 12 mld m³, tyle samo zrzuca się do rzek ścieków. 150 mln t to zapotrzebowanie w kraju na kruszywa. Zasoby hydroenergetyczne Polski szacuje się na 13,7 TWh. Do tego dochodzą opłaty za transport rzeczny, wodne opłaty środowiskowe. Wachlarz usług wodnych może być powiększany np o: opłaty portowe, opłaty postojowe, opłaty za korzystanie z infrastruktury (gaz, woda, energia elektryczna, zdawanie ścieków), dzierżawa terenów, uprawy rolne na polderach (terenach zalewowych).