

Opinia na temat utworzenia Parku Narodowego Dolina Dolnej Odry

W przyjętym projekcie ustawy o utworzeniu Parku Narodowego Dolnej Odry pojawiają się co prawda zapisy mające świadczyć o trosce o wykorzystanie międzynarodowej drogi wodnej E30 do celów transportu śródlądowego, aczkolwiek poprzez niedopowiedzenia mogą one być limitujące.

A jeżeli park po stronie polskiej jest kontynuacją starań o ochronę przyrody byłych polderów, stworzonych w celach rolniczych, nie tylko starań polskich naukowców, ale wyrażonej woli przez parlament landowy Brandenburgii w czasie powoływania parku niemieckiego, to dziwnym jest, że nie korzystamy z rozwiązań podobnych do zastosowanych w prawodawstwie Brandenburgii.

Uważam, że w przypadku współpracy transgranicznej odnośnie kwestii gospodarki wodnej, ochrony przeciwpowodziowej i kwestii korzystania z dróg wodnych ułatwiłoby to współdziałanie na jasnych zasadach.

Polski projekt ustawy stwarza wrażenie napisanego po łepkach byle tylko powołać park, bez jasno określonych praw i obowiązków dyrektora parku.

Mając na względzie różne interesy wszystkich grup społecznych w stosunku do rzek, a w tym przypadku rzeki Odry zauważyć należy, że status drogi wodnej uzyskała ona już dość dawno i jest to usankcjonowanie wielowiekowej tradycji czy to spływów, czy też z późniejszego okresu bardziej zorganizowanej żeglugi rzecznej.

Historycznym faktem jest, że Frankfurt nad Odrą jak i Wrocław (wymieniając największe ośrodki nadrzeczne) budowały swoje bogactwo także dzięki rzece. Port Szczecin także korzysta z położenia nad rzeką. I jest to normalny stan odkąd ludzie wykorzystują rzeki do transportu.

Najlepszym przykładem koegzystencji portów morskich ze śródlądowymi drogami wodnymi jest port w Antwerpii, gdzie **ponad połowa przeładowywanych w porcie towarów dociera do i jest odbierana z przez żeglugę śródlądową**. I są to liczby porównywalne do przeładunków czterech portów strategicznych w Polsce.

Żegluga śródlądowa w Europie Zachodniej ma okresy trudności, ale jest stabilna pod względem ilości przewożonych towarów. We Francji podjęto szerokie działania na rzecz przerzucenia potoku towarów na wodę, ma to związek także z dbałością o środowisko ale także z dbałością o infrastrukturę drogową, której remonty nie są ani tanie ani przyjazne środowisku.

Działania te szczególnie widoczne są w powołaniu zespołu portów Haropa z dużym naciskiem na Paryż.

Wbrew twierdzeniom o upadku żeglugi śródlądowej Francuzi realizują także, przy pomocy środków z UE budowę całkiem nowego Canal du Nord, który pozwoli 10 krotnie zwiększyć przepustowość drogi wodnej z Paryża do portu w Gandawie. Zamiast dzisiejszych jednostek o ładowności 300t poruszać się nim będą jednostki o ładowności 3000 i więcej ton.

Ma on jeszcze jedną zaletę. Tworzy drogę wodną łączącą Kanał La Manche z Morzem Czarnym.

Drogę wodną łączącą 10 krajów europejskich.

Mając na względzie fakt budowy nowych i modernizacji istniejących dróg śródlądowych dróg wodnych należy podjąć działania dające możliwość rozwoju tej gałęzi transportu, o której w Polsce zapominamy.

I o ile osobiście uważam, że Międzyodrze nie zasługuje na zmianę formy ochrony przyrodniczej to przy zachowaniu sprawiedliwego podziału praw i obowiązków względem wszystkich chętnych do korzystania z rzeki jest możliwe urządzenie parku

jak i zachowanie praw, rybaków, żegludowców jak i wykonywanie zadań z zakresu ochrony przeciwpowodziowej.

Mam na to kilka przykładów.

Dwa najważniejsze to parki narodowe w Niderlandach, z którymi obcuje na co dzień. Park Narodowy Biesbosch przez teren którego przechodzą trzy różne drogi wodne oraz Park Narodowy Oosterschelde przez wody którego prowadzi wiele dróg wodnych a także jest miejscem gospodarczej hodowli omułków. Ale także żegluga jest urządzona w Parku Narodowym Nieuwe Land na Markermeer, z regularnym pogłębianiem toru wodnego. Oraz Park Narodowy Maasduinen graniczy z rzeką Moza niedaleko Venlo.

Park Narodowy Biesbosch powstał w roku 1994 i jest w zarządzie odpowiednika naszych Lasów Państwowych jako obszar Natura 2000 a po powodziach z lat 1995 i 1997 został poddany transformacji.

Trzecim i naszym przypadku najważniejszym wzorem do naśladowania powinien być Park Narodowy Unteres Odertal urządzony w roku 1995 na niemieckiej części Międzyodrza z siedzibą w Schwedt.

I nie ma znaczenia niemieckość tego parku ale odmienne podejście twórców do tematu tej samej rzeki i drogi wodnej Odra Havela która przez teren parku bądź wzdłuż biegnie od Hohensaaten do Fridrichstaler.

W ustawie landowej powołującej park do istnienia czyli dnia 27 czerwca 1995 r znalazł się paragraf 8 pkt 4 wyłączający spod zakazów parkowych federalny plan budowy dróg.

Artykuł ten istnieje w niezmienionej praktycznie formie do dzisiaj i uznaje nadrzędność utrzymania i budowy/rozbudowy dróg wodnych na terenie parku zgodnie z federalnym prawem rozbudowy dróg wodnych (Bundeswasserstrassenasbaugesetz), który podlega rewizji co pięć lat. W wersji Bundesverkehrswegeplan 2030 zapisany jest projekt W37 dotyczący rozbudowy drogi wodnej Hawela- Odra i dotyczy on wzmiankowanego przeze mnie wcześniej odcinka.

Dlatego uważam, że projekt ustawy o utworzeniu Parku Narodowego Dolnej Odry stoi w sprzeczności z obowiązującym prawem odbierając uprawnienia dotychczasowemu zarządcy w osobie Ministra Infrastruktury i jednostkom mu podległym ale także nie uwzględnia interesów ekonomiczno-gospodarczych dopuszczając możliwość zablokowania inwestycji w infrastrukturę drogową i wodną, co może skutkować brakiem wypełniania ustawowych zadań GDDKiA oraz Wód Polskich.

Nie ma w ustawie żadnego odniesienia do ogólnopolskich planów inwestycji infrastrukturalnych a szczególnie do "Krajowego Programu Żegludowego 2030", który jest częścią większego programu europejskiego mającego za zadanie osiągnięcie celów klimatycznych, a zwyczajnie po ludzku jest też planem odciążenia przepełnionych dróg europejskich.

W pełni popieram Stanowisko Polskiego Klastra Rzecznego wyrażone w apelu do Prezydenta o odrzucenie ustawy o powołaniu PNDDO.

Daniel Kotur

Kapitan żeglugi śródlądowej

danielkotur@wp.pl