

Opinia do projektu U S T AWY o utworzeniu Parku Narodowego Doliny Dolnej Odry - kontekst transportu wodnego śródlądowego

Oceny dokonano z punktu widzenia:

- istoty koncepcji rozwoju zrównoważonego;
- prowadzenia żeglugi towarowej,
- realizacji inwestycji utrzymaniowych i rozwojowych na śródlądowych drogach wodnych.

Utworzenie Parku Narodowego Doliny Dolnej Odry to inicjatywa, która stanowi jedynie wąskie podejście do koncepcji rozwoju zrównoważonego. Inicjatywa ta umożliwia tylko wzrost ochrony walorów przyrodniczych Międzyodrza. Tymczasem rozwój zrównoważony powinien być realizowany przy **równorzędnym poszanowaniu** zarówno kryteriów przyrodniczych, jak również i ekonomicznych oraz społecznych. Współcześnie tylko to ujęcie istoty rozwoju zrównoważonego powinno być uznawane za wykładnię obowiązującego paradygmatu rozwojowego.

Utworzenie Parku Narodowego Doliny Dolnej pozbawi Polskę korzyści ekonomicznych, wynikających z potencjału gospodarczego dolnej Odry, w tym korzyści związanych z **rozwojem transportu wodnego śródlądowego**, a więc gałęzi nie tylko charakteryzującej się wielokrotnie niższą od transportu samochodowego emisyjnością, wysokim poziomem bezpieczeństwa, ale i odznaczającej się wysoką wydajnością i niskim jednostkowym kosztem przewozu.

W projekcie USTAWY **nie stwierdza się wprost, że żegluga towarowa będzie prowadzona na Odrze Wschodniej (Regalicy) i Odry Zachodniej na dotychczasowych zasadach**. Takie zapewnienie pojawia się tylko w uzasadnieniach do projektu U S T AWY o utworzeniu Parku Narodowego Doliny Dolnej Odry. W uzasadnieniu stwierdza się bowiem że „... projektowany Park obejmuje część obszaru Międzyodrza, bez nurtów Odry Wschodniej (Regalicy) i Odry Zachodniej,... żegluga po tych drogach wodnych będzie prowadzona bez przeszkód, na dotychczasowych zasadach”. Brak takiego zapisu w ustawie, który wprost potwierdzałby prowadzenie żeglugi na dotychczasowych warunkach rodzi obawy, że po wejściu ustawy w życie mogą być wprowadzane sezonowe, a nawet stałe ograniczenia, np. w odniesieniu do prędkości jednostek pływających, tonażu, wielkości zestawów, czy też nawet zakazu prowadzenia żeglugi w niektórych okresach, np. lęgowych ptaków lub tarła ryb. Będzie to miało określone negatywne implikacje związane z kosztami transportu wodnego śródlądowego i jeszcze większe osłabienie pozycji tej gałęzi w systemie transportowym w Polsce.

Utworzenie Parku zagraża przyszłemu rozwojowi Odrzańskiej Drogi Wodnej jako szlaku transportowego. W projekcie ustawy o utworzeniu Parku Narodowego Doliny Dolnej Odry w art. 2 wskazuje się na zmianę w zapisie w art. 11 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r. poz. 1478 i 1940 oraz z 2025 r. poz. 884), zgodnie z którą w artykule 11 po ust. 1 dodano ust. 1a w brzmieniu: „1a. W otulinie dopuszcza się realizację przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie lub na jego zlecenie zadań w zakresie: utrzymywania śródlądowych dróg wodnych w sposób zapewniający bezpieczną żeglugę i inwestycji w tym zakresie, bezpiecznej eksploatacji urządzeń wodnych wraz z infrastrukturą towarzyszącą oraz zapobiegania i zwalczania zagrożeń dla życia lub zdrowia ludzi oraz środowiska wodnego.”

Użyta fraza „w otulinie dopuszcza się realizację” zadań w zakresie utrzymywania i rozwoju śródlądowych dróg wodnych oznacza, że wprawdzie tego typu prace są możliwe to jednak mogą być obwarowane **dodatkowymi warunkami dopuszczającymi**, które w efekcie ograniczą możliwości realizacji tego typu z utrzymaniem i rozwojem drogi wodnej dolnej Odry. O ile w przypadku **prac związanych z utrzymaniem** szlaku wodnego powstanie Parku może wiązać się z koniecznością przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko (jeśli prace te zostaną uznane za znaczące), to w **przypadku inwestycji rozwojowych** (budowa nowych portów, punktów przeładunkowych, regulacja koryta rzeki, nowe umocnienia brzegowe) oprócz obowiązku przeprowadzenia ocen oddziaływania inwestycji na środowisko (OOŚ) istnieje ryzyko nakładania dodatkowych ograniczeń, np. związanych z zakresem prac, terminem realizacji prac (np. zakaz prac w okresach lęgowych ptaków).

Zagrożenie to jest tym bardziej realne, gdyż w dokumencie dotyczącym oceny skutków Ustawy o utworzeniu Parku Narodowego Doliny Dolnej Odry wskazuje się na „**Konieczność uzgadniania z Dyrektorem Parku** projektów planów ogólnych gmin, miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, a także **decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego** oraz decyzji o warunkach zabudowy”. Zgodnie z obowiązującym prawem większość inwestycji hydrotechnicznych realizowanych przez Skarb Państwa / Wody Polskie jest traktowana jako **inwestycje celu publicznego**. W art. 6, pkt. 1 i 4, ustawy o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. 1997 Nr 115 poz. 741¹) stwierdza się, że celami publicznymi w rozumieniu ustawy są:

- „wydzielanie gruntów pod drogi publiczne, drogi rowerowe i **drogi wodne, budowa, utrzymywanie oraz wykonywanie robót budowlanych tych dróg**, obiektów i urządzeń transportu publicznego, a także łączności publicznej i sygnalizacji (pkt. 1);

¹ Tekst jednolity ustawy opracowany na podstawie Dz. U. z 2024 r. poz. 1145, 1222, 1717, 1881, z 2025 r. poz. 1077, 1080), <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19971150741/U/D19970741Lj.pdf>

- „**budowa oraz utrzymywanie** obiektów i urządzeń służących ochronie środowiska, zbiorników i **innych urządzeń wodnych służących** zaopatrzeniu w wodę, **regulacji przepływów** i ochronie przed powodzią, a **także regulacja i utrzymywanie** wód oraz urządzeń melioracji wodnych, będących własnością Skarbu Państwa lub jednostek samorządu terytorialnego (pkt.4).

Tak więc w związku z koniecznością prowadzenia uzgadniania z **Dyrektorem Parku zarówno** inwestycje utrzymaniowe i rozwojowe na Odrze mogą być mocno ograniczane lub nawet blokowane, jeśli uznane zostaną przez Dyrektora Parku za zagrażające celom środowiskowym, mimo że są źródłem istotnych korzyści ekonomicznych i społecznych.

W praktyce przyjęcie Ustawy o utworzeniu Parku Narodowego Doliny Dolnej Odry spowoduje, że **włączenie Odry do sieci Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym (AGN)**, będzie poważnie utrudnione, a nawet nierealne. Tymczasem w dniu 6 marca 2017 r. Polska ratyfikowała Europejskie Porozumienie w sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym (AGN), obejmujące Odrę jako szlak międzynarodowy E30.

Ponadto inicjatywa utworzenia Parku Narodowego Dolina Odry jest spreczna z:

- przyjętą w dniu 24 września 2019 r. uchwałą Rady Ministrów nr 105 w sprawie Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (M.P. poz. 1054), w której zakłada się zwiększenie roli żeglugi śródlądowej oraz dążenie do zapewnienia efektywnego transportu na użytkowanych transportowo odcinkach śródlądowych dróg wodnych;

- z przyjętą w dniu 17 września 2019 r. uchwałą nr 100 Rady Ministrów w sprawie przyjęcia Programu rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku (M.P. poz. 1016), w którym jako priorytet wskazuje się integrację portów morskich z transportem wodnym śródlądowym i zwiększenie roli żeglugi śródlądowej ma zapleczu portów.

- przyjętą w dniu 3 października 2023 r. przez Radę Ministrów uchwałą nr 1 8 0 w sprawie ustanowienia programu rozwoju pod nazwą „Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030”, który zakłada zwiększenie roli sektora żeglugi śródlądowej w wymiarze krajowym i lokalnym, zwłaszcza dzięki funkcji transportowej Odrzańskiej Drogi Wodnej, w tym głównie w wyniku rozwoju żeglugi towarowej na odcinku od Gliwic do zespołu portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu.

dr hab. Ryszard Rolbiecki prof. UG
ryszard.rolbiecki@ug.edu.pl

