

MEMORANDUM UCZESTNIKÓW

międzynarodowej debaty specjalistów, która odbyła się w Strasburgu w dniu 26. 2. 2014 z inicjatywy Posła Parlamentu Europejskiego Vojtěcha Mynáře, przy okazji wizyty Prezydenta Republiki Czeskiej Pana Miloša Zemana w Parlamencie Europejskim, związanej z otwarciem wystawy „Przyszłość śródlądowych dróg wodnych w UE – TEN–T i korytarz wodny Dunaj – Odra – Łaba”

Aktualny stan żeglugi śródlądowej i dróg wodnych w Europie Środkowej

1) Europejska sieć dróg wodnych w regionie Europy Środkowo–Wschodniej odznacza się ogromną niespójnością, co jest wynikiem uwarunkowań historycznych, niedocenianiem roli żeglugi śródlądowej i jej infrastruktury. Wynikiem tego niefortunnego splotu okoliczności jest katastrofalny spadek znaczenia żeglugi śródlądowej w Rzeczypospolitej Polskiej, Republice Czeskiej i Republice Słowackiej, co ostro kontrastuje z obecnym stanem w krajach UE–15 (tzw. „starej” Unii).

3) Sytuacja ta ma negatywny wpływ na rozwój gospodarczy dużych regionów, na bilans systemów transportowych w tych krajach, a także na funkcjonowanie rynku transportowego, który powinien działać w sposób wspierający konkurencyjność i prowadzić do realizacji celów opisanych w tzw. Białej Księdze Transportowej: „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i wydajnego systemu transportu skutecznie wykorzystującego wszystkie środki – KOM (2011) 144 w końcowym brzmieniu”.

4) Struktura Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN–T zakłada dla korytarzy łączących główne ośrodki z niższym potencjałem wzrostu wykorzystywanie co najmniej trzech rodzajów transportu (trimodalność), co w wyżej wymienionych regionach nie jest realizowane.

Kierunki poprawy sytuacji

5) Naprawa polega przede wszystkim na systematycznej rozbudowie i modernizacji funkcjonujących obecnie sieci śródlądowych dróg wodnych w Europie Środkowej i przynależnej infrastruktury. Ten proces wymaga uzupełnienia Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej o głównych zamierzeniach UE w kierunku rozwoju Transeuropejskich Sieci Transportowych (TEN–T) o odpowiednie odcinki dróg wodnych.

6) Kluczowymi brakującymi trasami o znaczeniu europejskim są w tym obszarze korytarze objęte „Europejską umową o głównych śródlądowych dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu (AGN)”, a mianowicie:

- Łabska Droga Wodna (E 20)
- Korytarz Wodny Dunaj–Odra–Łaba (E 20, E 30)
- Odrzańska Droga Wodna Świnoujście–Koźle–Ostrawa (E 30)
- Droga Wodna Wagu (E 81)

7) Z wymienionych korytarzy częścią Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN–T są obecnie tylko Droga Wodna Łaby od Hamburga do Pardubic i Droga Wodna Wagu do Żyliny, natomiast trasy Korytarza Wodnego Dunaj–Odra–Łaba i Odrzańskiej Drogi Wodnej od kanału Odra – Havela do Śląska, mimo wszelkich wysiłków nie udało się zakwalifikować do tej sieci. W ramach systematycznego programu prowadzącego do usunięcia wąskich gardeł i uzupełnienia brakujących połączeń należy szukać rozwiązań wszystkimi dostępnymi sposobami na poziomie krajowym,

międzynarodowym a w szczególności na poziomie UE . Kompromisem mogłoby być zaszeregowanie wszystkich tych dróg wodnych do Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN–T.

Na czym można się oprzeć

8) Podstawę współpracy na Drodze Wodnej Łaby stanowi Wspólne Oświadczenie o Intencji Współpracy, Celach i Działaniach Transportowych na Łabskiej Drodze Wodnej aż do stopnia wodnego Geesthacht koło Hamburga, podpisane 31.lipca 2006 pomiędzy Federalnym Ministerstwem Transportu, Budownictwa i Mieszkalnictwa Republiki Federalnej Niemiec i Ministerstwem Transportu Republiki Czeskiej. Realizacja tego oświadczenia została potwierdzona przez Panią Kanclerz Angelę Merkel w dniu 6. czerwca 2011.

9) Kamieniem milowym wspierającym wyżej wymienione cele są pozytywne wyniki rozmów prezydentów Polski i Czech, panów Bronisława Komorowskiego i Milosza Zemana w Warszawie w dniach 24 – 25 maja 2013.

10) Na poziomie regionalnym istotne są wspólne stanowiska polskich wojewodów i marszałków z regionów położonych wzdłuż rzeki Odry, a także uchwała Stowarzyszenia Krajów (Regionów) Czeskiej Republiki, wspierająca przygotowania i stopniową realizację korytarza wodnego Dunaj–Odra–Łaba (26.4.2013).

11) Spośród wielu głosów specjalistów należy wyróżnić wnioski ze znaczących międzynarodowych konferencji, odbytych w Ostrawie w 2013 r. - konferencji „Transport ” i konferencji „Dunaj–Odra–Łaba”, które jednoznacznie wspierały realizację transgranicznej drogi wodnej Koźle–Ostrawa w ramach realizacji korytarza wodnego Dunaj–Odra–Łaba.

Propozycje aktualnych kroków

12) Zdecydowane działania zapewniające szybkie usuwanie wąskich gardeł wpływających na funkcjonalność Łabskiej Drogi Wodnej, w szczególności stopnia wodnego Decin i przedłużenie drogi wodnej do Pardubic,

13) Stabilizacja międzynarodowego statusu prawnego Łabskiej Drogi Wodnej między Republiką Czeską i Republiką Federalną Niemiec, zgodnie z historycznych zmianami i umowami, zapewniającymi swobodny dostęp do morza i do sieci europejskich dróg wodnych

14) Wzmocnienie i rozszerzenie czesko–polskiej grupy roboczej dla korytarza wodnego Dunaj–Odra–Łaba. Aktualne cele to przygotowanie traktatu polsko–czeskiego, dotyczącego określenia punktów stycznych oraz współpracy w przygotowaniu i realizacji Korytarza Wodnego Dunaj–Odra–Łaba, na podstawie odpowiedniej dokumentacji technicznej, ekonomicznej i środowiskowej – przede wszystkim studium wykonalności,

15) Skuteczne negocjacje z innymi zainteresowanymi państwami, ogólna poprawa współpracy międzynarodowej w dziedzinie żeglugi śródlądowej,

16) Stabilizacja trasy i włączenie do planów zagospodarowania przestrzennego korytarza wodnego Dunaj–Odra–Łaba na całej długości na terytorium wszystkich uczestniczących państw,

17) Realizacja modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej na terenie Polski, ujętej w Dokumencie implementacyjnym (DI) do Strategii Rozwoju Transportu Rzeczypospolitej Polskiej do 2020, z osiągnięciem minimum IV klasy drogi wodnej,

18) Realizacja transgranicznej drogi wodnej Kožle–Ostrava z uwzględnieniem Portu Ostrava–Bohumín i planowanego wspólnego Centrum Logistycznego Gorzyckí–Věřňovice na terenie strefy EUWT– TRITIA. Te inwestycje zapewnią znaczący wkład w rozwój gospodarczy regionu (stworzenie warunków dla powstawania nowych ośrodków produkcji i handlu, a w efekcie powstanie nowych miejsc pracy), umożliwią konkurencyjną działalność przedsiębiorcom ze względu na szybsze połączenia z innymi regionami Europy oraz lepszy dostęp do rynków światowych za pośrednictwem korytarza Bałtyk - Adriatyk.

19) Zaplanować działania prowadzące do dokończenia korytarza wodnego Dunaj–Odra–Łaba dla poszczególnych odcinków.

20) Systematyczna praca w kierunku podjęcia przez Komisję Europejską kroków legislacyjnych zmierzających do włączenia korytarza wodnego Dunaj–Odra–Łaba i Odrzańskiej Drogi Wodnej do systemu Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN–T. Podstawą powinno być przyspieszone opracowanie studium wykonalności i wspierające stanowiska uczestniczących państw.

20) Wspieranie kroków zmierzających do możliwości skorzystania z funduszy europejskich w ramach Programu Operacyjnego Transport na lata 2014–2020, ukierunkowanego na rozbudowę i ulepszenie infrastruktury dróg wodnych środkowoeuropejskich członków UE.

Strasburg, dnia 26.lutego 2014

Załącznik: podpisy uczestników