

**STANOWISKO**  
**KRAJOWEJ RADY GOSPODARKI WODNEJ**  
**w sprawie rozwoju dróg wodnych w Polsce.**

Po zapoznaniu się z informacją nt. działania na rzecz rozwoju dróg wodnych w Polsce Krajowa Rada Gospodarki Wodnej stwierdza, co następuje:

1. Zrównoważona, nowoczesna gospodarka wodna powinna zaspokajać różnorodne potrzeby: zaopatrzenie w wodę i odprowadzenie ścieków, wykorzystanie zasobów wodnych w celach energetycznych, żeglugowych, rolniczych, rybackich i turystycznych, a także zapewnić odpowiednią ochronę przed żywiołem wodnym i skutkami suszy. Powinna także zapewnić odpowiedni stan ilościowy i jakościowy zasobów wodnych, umożliwiając funkcjonowanie i ochronę ekosystemów wodnych i od wody uzależnionych.
2. Jedną z form gospodarczego wykorzystania rzek, służących m. in. aktywizacji gospodarczej terenów przyległych, jest wykorzystanie żeglugowe. Pomimo podejmowanych inicjatyw, polskie rzeki w zbyt małym stopniu są wykorzystywane żeglugowo, a infrastruktura związana z tą funkcją jest w niezadowalającym stanie. Natomiast jednym z głównych kierunków europejskiej polityki transportowej jest zmniejszenie degradacyjnego wpływu transportu na środowisko naturalne, które przejawia się wspieraniem przyjaznych dla środowiska form transportu, w tym żeglugi śródlądowej. Dlatego powinny być podjęte zintegrowane działania w celu rozpoznania potrzeb, możliwości i realności bardziej efektywnego, zintensyfikowanego żeglugowego wykorzystania polskich rzek i włączenia ich w europejską sieć dróg wodnych.
3. Przez terytorium Polski przebiegają trzy szlaki żeglugowe istotne dla integracji europejskiej sieci dróg wodnych E-30, E-40 i E-70. Warunkiem koniecznym do wpisania tych szlaków żeglugowych do europejskiej sieci dróg wodnych, a tym samym stworzenia możliwości ubiegania się o europejskie środki finansowe, umożliwiające dostosowanie ich do standardów i parametrów sieci dróg wodnych kategorii E, jest podpisanie i ratyfikowanie przez Polskę Porozumienia AGN EKG ONZ z 1996 r.
4. W celu poprawy warunków żeglugowych na Odrze granicznej do IV klasy europejskiej drogi wodnej, konieczne są negocjacje ze stroną niemiecką. Niemniej jednak należy w tym aspekcie zachować szczególną ostrożność i rozsądek, aby wynegocjowane po długich latach z RFN wspólne działania inwestycyjne, dotyczące poprawy bezpieczeństwa powodziowego na Odrze granicznej, nie zostały wstrzymane i zaprzepaszczone. Możliwe jest zastosowanie rozwiązań alternatywnych dla Odry granicznej poprzez budowę kanałów lateralnych.
5. Sformułowanie, a następnie realizacja programu rozwoju dróg wodnych, który powinien stanowić integralną część wieloletnich dokumentów strategicznych gospodarki wodnej, wymaga zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, współdziałania różnych interesariuszy korzystających z zasobów wodnych, współpracy z przyrodnikami oraz współdziałania ze społeczeństwem. Aby ograniczyć pole kontrowersji i konfliktów, program działań inwestycyjnych powinien wynikać z wnikliwych studiów przedprojektowych, być rozważony w różnych wariantach i dobrze uzasadniony. Koordynacja tych działań powinna odbywać się w ramach

sprawnego, zintegrowanego systemu zarządzania zasobami wodnymi o charakterze horyzontalnym, a nie sektorowym, integrującego i konsolidującego działania w gospodarce wodnej zgodne z podstawowymi celami Ramowej Dyrektywy Wodnej.

6. Minister właściwy do spraw gospodarki wodnej powinien wspierać działania przygotowane przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej. Działania te powinny być zbieżne z celami ochrony przed powodzią i suszą i innymi celami gospodarki wodnej oraz rozwojem gospodarczym.

**Przewodniczący  
Krajowej Rady  
Gospodarki Wodnej**

**Leszek Bagiński**

