

# PERSPEKTYWY ŻEGLUGI NA ODRZE

## *Człowiek zawsze czynił rzeki bezpieczne i użyteczne dla siebie*

Nazywano ją różnie: *Ader, Odrę, Odrae, Odram, Oderam, Oder*. Jest rzeką, w której jak w soczewce odbijają się skomplikowane losy regionu, przez który przepływa. Mimo że nierzadko krnąbrna i groźna, zawsze była potrzebna człowiekowi. Obok niej znajdowali swoją ojczyznę pracownicy ludzie. To w jej życiodajnych ramionach praca zmieniała się w dobrobyt, którego owoce unosiła wspólnie ze swoimi siostrami do najdalszych zakątków Europy.

Rzeki służyły człowiekowi do komunikowania się, do przemieszczania ładunków. Człowiek spławiał w dół rzeki produkty i wyroby na tratwach z drzew. W portach docelowych sprzedawany był towar oraz drzewo, na którym ładunek został spławiony. Człowiek wykorzystywał rzeki dla własnego dobra, a zarazem dla podnoszenia cywilizacyjnego poziomu regionu. Rzeka „kulturalna” była drogą transportową, służyła do napędu licznych urządzeń, nawadniała pola uprawne

## *Odra również nie oparła się działaniom człowieka od wieków kształtowana była dla potrzeb gospodarczych*

Rzeka od wieków była rzeką mającą ogromne znaczenie gospodarcze. Była źródłem taniej siły, która wprawiała w ruch stojące na Odrze młyny wodne. Dostarczała także różnego rodzaju pożytków. Były nimi ryby, raki, kruszywa. Odra wykorzystywana była i jest dla celów rolniczych, głównie w celu polepszania stosunków wodnych na przyległych do niej gruntach rolnych. Wody niesione przez rzekę są surowcem wykorzystywanym gospodarczo w wielu procesach technologicznych. Odra również od niepamiętnych czasów wykorzystywana była jako arterii komunikacyjna. Od wieków najważniejszą działalnością prowadzoną na rzece przez człowieka był transport wodny. Rzeka i żegluga były nerwem regionu decydującym o jego pozycji gospodarczej. Żegluga na Odrze przez wieki podlegała wielu różnym wpływom warunkującym jej prowadzenie. Warunki te na przestrzeni dziejów ulegały zmianom.

Pierwsze udokumentowane działania człowieka wpływające na przepływy wody w korycie Odry pochodzą z XIII w. Jeden z pierwszych przywilejów wolnej żeglugi został wydany 11 kwietnia 1211 r. przez księcia Władysława Odonica, który udzielił prawa wolnego przejazdu mnichom z klasztoru w Lubiążu na odcinku Odry pomiędzy Głogowem a ujściem Obry. Łącznie z przywilejem mnisi uzyskali prawo do wytyczania dla własnych potrzeb szlaku żeglownego, który często ze względu na przemieszczające się mielizny zmieniał położenie<sup>1</sup>. Wpływ na regulację przepływu wody w korycie uzyskiwano przez oczyszczanie koryta rzeki

Odra przez wieki zabudowywana była dowolnie przez właścicieli nadodrzańskich areałów. Do regulacji rzeki wykorzystywano przede wszystkim dębowe pale. Na początku XVIII w. rozpoczęto walkę z tym procederem i oczyszczanie koryta rzeki<sup>2</sup>.

Przekopy jako budowle wodne znane były od wieków zarówno na Śląsku jak i w Brandenburgii. Celem ich była likwidacja meandrów oraz profilowanie koryta rzeki, co prowadziło do skrócenia jej długości. Jedną z wad budowy ówczesnych przekopów było nie oczyszczanie powstałego wykopu z

<sup>1</sup> K. Wutke, Die schlesische Oderschiffahrt in vorpreussischer Zeit. Urkunden und Aktenstücke, *Codex Diplomaticus Silesiae*, Breslau 1896, t. 17

<sup>2</sup> Ch. Brachvogels, derer beiden Fürstenthümer Oppeln und Rattibor Landes-Ordnung, *Kaiser und Königlich Privilegien, Statuten und Sanctionum Pragmaticarum des Landes Schlesien*, z lat 30-tych XVIII w

nadmiernej ilości piachu, było to później powodem częstego zasypywania szlaku żeglownego.

W rejonie Odry wykonano setki przekopów, istnieje jednak kilka szczególnych miejsc zastosowania tego rodzaju regulacji rzeki. Kostrzyn jest przykładem miasta, które dzięki przekopowi zmieniło swoją lokalizację. Prawo lokacyjne miasto uzyskało na prawym brzegu zakola Odry. W niewielkiej odległości od miasta, po przeciwnej jego stronie, przepływała rzeka Warta. W latach 1758-1763 przeprowadzona została odbudowa zniszczonego podczas wojny trzydziestoletniej miasta<sup>3</sup>, rozbudowano je w kierunku Warty. Dodatkowo w rejonie Kostrzyna wykonany został przekop prostujący zakole rzeki, co spowodowało oddalenie miasta od Odry. Obecnie Kostrzyn jest miastem i portem leżącym nad Wartą.

Okolice Łęgów Odrzańskich (*Oderbruch*) są przykładem poprawiania stosunków wodnych spektakularnego zastosowania przekopu przy regulacji rzeki. Żyzna nizina może być w Europie porównywalna jedynie z żyzną ziemią Żuław Wiślanych. Już w roku 1736 opracowano katalog zabezpieczeń, które miały przyczynić się do ochrony tego obszaru przed powodzią oraz poprawić istniejące tu stosunki wodne. Wykonany przekop połączył miejscowości Gozdowice i Hohensaaten. Liczący 20 km długości przekop był najdłuższy na świecie. Skrócił Odrę o 25 km<sup>4</sup>, a obecnie stanowi główny nurt rzeki.

Inny przykład to poprawa warunków przepływów wody dolnej Odry. Na początku XX w. Odra oraz jej wschodnie rozwidlenie, zwane Mogilicą, zostały odpowiednio wyprofilowane. Rzeki uzyskały odpowiednie do przepływów wody przekroje. Odra została podzielona na dwa ramiona: wschodnie i zachodnie. Rozwidlenie nastąpiło w miejscowości Hohensaaten, gdzie znajduje się stopień wodny łączący ramiona rzeki i umożliwiający przepływanie między nimi statków. Wschodnie ramię Odry rozpoczyna się w miejscowości Hohensaaten, a kończy ujściem do jeziora Dąbie. Głównym zadaniem tego ramienia rzeki było odprowadzanie do jeziora nadmiernej ilości wody i lodu spływającej z górnego biegu rzeki. Zachodnie ramię, będące częścią Wielkiej Drogi Wodnej Berlin-Szczecin, rozpoczyna się również w Hohensaaten. Obejmuje ono drogę wodną Hohensaaten-Friedrichsthal i tzw. Odra Zachodnia. Długość ramienia wynosi 29,8 km. i służy głównie do celów żeglugowych<sup>5</sup>.

Istotnym elementem wpływającym na polepszanie warunków żeglugowych na Odrze była rozbudowa sieci dróg wodnych łączących rzekę z innymi rejonami Europy. Była ona możliwa jedynie przez budowę lub rozbudowę kanałów żeglugowych. W roku 1882 w odpowiedzi na potrzeby dynamicznie rozwijającego się przemysłu rząd pruski wystąpił z projektami budów nowych kanałów żeglugowych o łącznej długości 1200 km<sup>6</sup>. Program nie został jednak przyjęty przez sejm, co nie przeszkodziło w budowie nowoczesnych kanałów żeglugowych w nieco ograniczonym zakresie.

Najważniejszymi sztucznymi drogami wodnymi związanymi z Odrą były:

1. Kanał Nawigacyjny koło Wrocławia.
2. Kanał Fryderyka Wilhelma, łączący Odrę z kanałem Odra-Szprewa .
3. Kanał Hohenzollernów, łączący Odrę z Berlinem – Charlottenburg.
4. Kanał Kłodnicki, łączący Odrę z Gliwicami .
5. Nowy Kanał Handlowy, łączący górną Szprewę z Kanałem Odra Szprewa.
6. Kanał Odra- Szprewa, łączący Odrę z jeziorem Seddin.
7. Droga wodna Wisła -Odra

Oprócz kanałów budowano także zbiorniki retencyjne dla poprawy warunków regulacji przepływów wody w Odrze. Zbiorniki retencyjne powstały w Otmuchowie, Turawie, Dzierźnie i Mietkowie. Jedyną z ostatnich większych inwestycji był Kanał Gliwicki. Realizacja niektórych z nich okazała się zbyt kosztowna dla budżetu państwa, bądź niemożliwa do realizacji ze względu na

<sup>3</sup> D. Spiegelberg, *Das Oderstromsystem*, Frankfurt/O 2001, s.194.

<sup>4</sup> H. J. Uhlemann, *Historisches vom Strom. Die Oder – ihre Entwicklung von Natur zum schiffbaren Strom*, Gelsenkirchen 1999, s.78.

<sup>5</sup> Zestawienie ważniejszych urządzeń infrastruktury żeglugowej i miejscowości lateralnego do Odry odcinka drogi wodnej Berlin-Szczecin jest zamieszczona w załączniku do pracy będącym kilometrażem Odrzańskiej Drogi Wodnej.

<sup>6</sup> M. Wojtkiewicz, *Śródlądowe drogi wodne na tle ewolucji transportu*, Warszawa 1933, s. 164.

wybuch II wojny światowej.

Prace, których celem była budowa portów oraz połączenie południowym kanałem Odry z Wisłą (*Oder-Krakau-Kanal*), rozpoczęto w 1940 r. Budowę tę kontynuowano w miejscu, gdzie na podstawie austriackiej ustawy kanałowej z 2 kwietnia 1901 w 1911 r. prowadzono prace ziemne. Program rozbudowy Kanału Odra-Wisła zakładał połączenie Odry, Kanału Gliwickiego, Kanału Odra-Wisła, Sanu i Dniepru, co miało zespolić rynki Europy Zachodniej z Ukrainą

Po opanowaniu przez III Rzeszę Europy Środkowej przystąpiono do opracowania kompleksowego programu rozbudowy dróg wodnych oraz podniesienia bezpieczeństwa powodziowego rzek tego regionu. Efektem podjętych prac planistycznych było opracowanie dziesięcioletniego planu inwestycyjnego, który zakładał realizację całokształtu spraw związanych z gospodarką wodną w rejonie Wisły-Odry-Łaby. Plan przewidywał, że koszt inwestycji powinien wynieść 2.5 miliarda marek <sup>7</sup>.

## *Trwająca od wieków zabudowa rzeki pozwoliła ustalić pewne prawidłowości*

Twórcami tych zasad kształtowanych od XVI do XX w byli

- Anthoni Schmidt z Gdańska, który pojawił się na Śląsku ok. roku 1550 <sup>8</sup>. Schmidt przez długie lata był kierownikiem robót regulacyjnych śląskiego odcinka rzeki.
- Alexander Neuwerz ojciec, którego działalność datuje się od 1746 r. Pełnił funkcję królewskiego nadinspektora budowli wodnych i wałów we wrocławskiej kamerze wojenno-skarbowej
- Alexander Neuwerdz Syn przejął w latach 20-tych XIX w. urząd po ojcu
- John Becker kolejny po Neuwerzach ojcu i synu wielki budowniczy, który w latach 40-tych XIX przejął kierownictwo nad pracami regulacyjnymi na Odrze.
- Otto Intze z Akwizgranu budowniczy zapór w Nadrenii i Westfalii. Pod koniec XIX w. został zaproszony na Śląsk do zaprojektowania systemu ochrony Śląska przed powodzią.
- Christian Nakonz na początku XX w. zaprojektował m.in Kanał Nawigacyjny we Wrocławiu. Obecnie jedna z ulic w pobliżu mostów Jagiellońskich nosi nazwę Na końcu.

### Fundamentalne zasady modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej

1. **Zabudowę rzeki należy przeprowadzać systematycznie w kierunku od jej źródeł do ujścia**
2. **Transport wodny jest istotnym elementem planowania gospodarki wodnej**

## *Żegluga to szerokie pojęci*

Przedsięwzięcia, które nazywamy żeglugą nie da się zawęzić do ogólnego stwierdzenia mówiącego, że jest to działalność polegająca na świadczeniu usług przewozowych po drogach wodnych pomiędzy portami rzecznyymi, jest to działalnością dużo bardziej złożona.

### 1) Sport i rekreacja

Żegluga śródłądowa to część sfery życia społecznego człowieka, który od wieków nie tylko musiał przebywać nad wodą, ale również lubił obcować z tym żywiołem. Obecnie ma to swój wyraz w uprawianiu przez człowieka sportu, wypoczynku i rekreacji nad wodą.

<sup>7</sup> W. Magiera, Oplacalność inwestycji na Odrze na tle nowego układu gospodarczego Polski, *Gospodarka Wodna*, Warszawa 1948, s.7.

<sup>8</sup> Wutke, op. cit., s. 50.

## 2) Utrzymanie budowli wodnych

Bez żeglugi śródlądowej nie możliwe byłoby wykonywanie zadań należących do wyłącznej gestii Państwa takich jak kontrola stanu czystości wód i ekosystemów, ratowanie wód przed nagłymi zanieczyszczeniami, ochrona granic Państwa, utrzymywanie w należytym stanie technicznym budowli wodnych nie zbędnych do racjonalnego korzystania z wody- takich jak zbiorniki wodne, wały przeciwpowodziowe, nabrzeża, śluzy, jazy.

## 3) Rybołówstwo

Na rzekach prowadzony jest chów i odłów ryb to również jest żegluga śródlądowa.

## 4) Wydobycie kruszywa

Częścią żeglugi jest także utrzymanie korytarzyki oraz pozyskiwanie kruszyw dla celów budowlanych to również jest żegluga śródlądowa.

## 5) Transport wodny

# *S*am transport wodnych to również szereg usług

- a) przewóz towarów
- b) przewóz osób
- c) przewozy między brzegowe uzupełniające braki w infrastrukturze kołowej
- d) usługi magazynowe jako pływające magazyny towarów
- e) usługi portowo-przeładunkowe a także usługi trymersko-ształerskie, celne, spedycyjne.
- f) spław drewna.

Pomimo dość szerokiej gamy usług, transport wodny w Polsce należy do jednego z bardziej zaniedbanych rodzajów działalności gospodarczej.

Żaden nowoczesny kraj Europy nie może sobie pozwolić na brak tego rodzaju środka transportu, gdyż predysponowany jako jedyny do świadczenia pewnych specjalistycznych usług przewozowych:

- 1) przewóz ładunków niebezpiecznych,
- 2) masowych,
- 3) wielogabarytowych,
- 4) szybkiej alokacji znacznych ilości towarów między regionami kraju

Wielość usług świadczonych przez żeglugę nie jest jedynym jego atutem. Mogącymi wpłynąć na rozwój transportu rzeczno- w Polsce są:

- 1) korzystne położenie ośrodków przemysłowych nad rzekami oraz dogodne ich połączenie z portami morskimi.
- 2) nieduże zróżnicowanie terenu,
- 3) gęsta sieć dróg wodnych.

# *E*uropejskie drogi wodne

Wiele ważnych pod względem gospodarczym obszarów w Europie łączy ponad 36 000 kilometrów dróg wodnych

Polska posiada czołowe 5 miejsce w Europie pod względem długości dróg wodnych. Według Urzędu Statystycznego drogi wodne w Polsce liczą ok. 3800 km długości. Większość z nich nie ma żadnego znaczenia ekonomicznego oraz grozi częstymi powodziąmi. Najważniejsze drogi wodne w Polsce to:

**Droga wodna E – 40**, której elementem jest rzeka Wisła

**Droga wodna E – 70**, której elementem jest połączenie Wisła-Odra

**Droga wodna E – 30**, której elementem jest Odra

Najlepsze warunki do uprawiania transportu wodnego w Polsce posiada **Odrzańska Droga Wodna** będąca elementem drogi E-30. Odra, której 80 kilometrowy odcinek przepływa przez Czechy, później Polskę na odcinku 179 km stanowi granicę między Polską i Niemcami. Jest drugą co do wielkości rzeką w Polsce i trzynastą w Europie. Powierzchnia jej dorzecza obejmuje

118.861 km<sup>2</sup>. Źródła Odry znajdują się w Górach Odrzańskich w Czechach. Uchodzi przez Rostokę Odrzańską do Zalewu Szczecińskiego, by następnie trzema odnogami, Dziwną, Świną i Pianą ujść do Morza Bałtyckiego. Głównym ramieniem obecnie jest Świna. Długość rzeki od źródeł do ujścia do Zalewu Szczecińskiego wynosi 854 km, a do ujścia do Bałtyku 912 km.

Rzeka Odra łączy:

- 1) Zagłębie Ostrawsko-Karwińskie
- 2) Zagłębie Dąbrowskie
- 3) Zagłębie Górnosląskie
- 4) Górny Śląsk
- 5) Dolny Śląsk
- 6) Ziemia Łużycka
- 7) Saksonię
- 8) Ziemia Lubuska
- 9) Brandenburgię
- 10) Wielkopolskę
- 11) Pomorze Zachodnie
- 12) Pomorze Przednie

Obszar ten nazywany jest umownie Nadodrzem. Polska część Nadodrza na południu i północy charakteryzowała się bogatą infrastrukturą przemysłową, a w środkowym biegu Odry – rolniczą. Teren ten jest wysoce zurbanizowany, a jego wskaźniki gospodarcze były zawsze wyższe od średnich krajowych. Obszar ten obejmuje ok. 20 % powierzchni kraju, zamieszkały jest przez ok. 30 % ludności, znajduje się tu ok. 25% miast polskich.

Rzeka Odra

- 1) jest międzynarodową arterią komunikacyjną
- 2) od 1945 r. nie realizowano żadnego projektu modernizacji rzeki

Pierwszym od przeszło 60 lat planem modernizacji Odrzańskiego Systemu Wodnego jest ustawa z 6 lipca 2001 r. o ustanowieniu programu wieloletniego „Program dla Odry - 2006”. 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. Program jest planem wielofunkcyjnym i czyni zadość zasadzie komplementarności inwestycji hydrotechnicznych. Oznacza to, że nakłady poniesione na rzekę będą służyć jednocześnie zaspokajaniu wielu potrzeb związanych z korzystaniem z wody. Zasada komplementarności pozwala na rozłożenie ciężaru ich kosztu na różne korzystające z wody dziedziny gospodarki, których jednym z udziałowców, przynoszącym największe korzyści z gospodarczego wykorzystania rzeki, jest niedoceniany w ustawie transport wodny. Słabością Programu jest brak porozumienia w sprawie jego realizacji z innymi państwami nadodrzańskimi.

Odra jest elementem międzynarodowej drogi wodnej oznaczonej symbolem E-30. Droga wodna E – 30 prowadzi ze Sztokholmu, wzdłuż wschodnich szwedzkich wód przybrzeżnych, w poprzek Bałtyku do Świnoujścia, Odrą, projektowanym Kanałem Odra-Dunaj do Devina koło Bratysławy. Na kontynencie drogę tę tworzą.

- a) Odra
- b) Kanał Odra-Łaba Dunaj
- c) Dunaj

Niestety w myśl decyzji nr 884/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniającej decyzje nr 1692/96/WE w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej wyłącznie odcinek Odry leżący na obszarze Polski nie jest wpisany do sieci europejskiej dróg wodnych (TEN-T)

Wpisanie do sieci TEN-T przedmiotowego odcinka Odrzańskiej Drogi Wodnej ważne jest dla całego Nadodrza ale szczególnie istotne jest dla regionów leżących w górnym biegu rzeki. Górny i Dolny Śląsk od wieków czerpały ogromne korzyści z ich połączenia z portami morskimi. Liczne miejsca pracy, rozwój gospodarczy, dobrobyt mieszkańców w tych prowincjach zawsze wiązały się

ze sprawnym akwenem komunikacyjnym. Przykładem może tu być okres od 1945 r. wskaźniki gospodarcze były tu zawsze wyższe od średnich krajowych. Przemysł tego regionu nastawiony był na rozwój reszty kraju. Obecnie również potencjał gospodarczy górnej Odry zwiększa swoje możliwości. Połączenie go z portami morskim z pewnością przyniesie korzyść naszemu regionowi i państwu.

## *Budową połączenia zainteresowanych jest*

*wiele podmiotów gospodarczych w tym:*

### General Motors.

Jednym z atutów, który zdecydował o budowie fabryki samochodów w Gliwicach był dostęp do Kanału Gliwickiego i perspektywa transporty rzecznoego wyrobów na zachód i południe Europy.

### Holding Węglowy

Holding jest obecnie właścicielem portu w Cigacicach. Całkowita powierzchnia portu 76,5 tys. m<sup>2</sup>, z czego basen ok. 30 tys. m<sup>2</sup>, jego szerokość 40-50 m. W okresie swojej świetności głębokość wynosiła 3,6 m, a długość nabrzeży przeładunkowych to 280 m. W okresie, w którym żegluga była możliwa na Odrze przeładunki w tym porcie kształtowały się w sposób następujący:

Przeładunki w porcie Cigacice w latach 1996-1999

Rok	1996	1997	1998	1999
Przeładunek (w t)	156.000	186.000	60.000	270.000

Holding sprzedaje węgiel berlińskim elektrociepłowniom. Jest zainteresowany zarówno uruchomieniem Kanału Gliwickiego jak i poprawą warunków na Odrze. Obecna stan hydrologiczny Odrzańskiej Drogi Wodnej uniemożliwia korzystanie z portu. Holding zapowiada, że będzie partycypował w kosztach odbudowy Odrzańskiej Drogi Wodnej.

### Kogeneracja S.A. - elektrociepłownia Wrocław

Jedyny podmiot gospodarczym, który po zakończeniu działań II wojny światowej nieprzerwanie korzysta z Odrzańskiej Drogi Wodnej dla zaopatrywania swoich pieców w śląski węgiel jest wrocławska elektrociepłownia. Posiada on swoje nabrzeże przeładunkowe. Powierzchnia terenu związanego z czynnym do tej pory portem to 5,6 ha, w tym place składowe stanowią 48,5 tys.m<sup>2</sup>, długość nabrzeża przeładunkowego 150 m. Przeładowuje się tu rocznie ok. 800 tys. t mialu węglowego.

### Inne elektrownie i elektrociepłownie

Na osi rzeki znajdują się także inne zakłady produkujące energię, które do produkcji energii wykorzystują śląski węgiel i gdyby była taka możliwość z chęcią korzystały by z taniego transportu wodnego są to:

1. Elektrownia Czarnowasy koło Opola.
2. Elektrociepłownia Opole
3. Elektrownia Dolna Odra.
4. Elektrociepłownie Szczecina.
5. Elektrociepłownie Berlina.

### Odratrans S.A.

Przedsiębiorstwo należy do jednego z większych armatorów europejskich. Odratrans S.A. jest także właścicielem lub udziałowcem większości portów śródlądowych na Odrze. Odratrans składa wiele zastrzeżeń dotyczących warunków żeglugi .

### Drobni armatorzy niemieccy i polscy

Od lat namawiają wadze niemieckie na podjęcie rozmów rządów Polski i Niemiec w sprawie przywrócenia transportu wodnego na trasie Wrocław-Berlin i Berlin- Śląsk.

### Porty w Niemczech

Zainteresowane uruchomieniem transportu wodnego na Odrze są także porty w Niemczech m.in.

port, który przeżywał swoją świetność wówczas, gdy barkami płynął węgiel ze Śląska do Berlina.

#### Stocznie odrzańskie

Stocznie w Koźlu, Dobrzenu, we Wrocławiu, Malczycach, Nowej Soli i w Szczecinie bez pomocy państwa budują statki rzeczne dla armatorów holenderskich i niemieckich. Ich produkcja z pewnością mogłyby być większa gdyby drogi wodnej spełniała IV klasę. Obecnie wyjście nowo wybudowanej jednostki ze stoczni znajdujących się w górnym biegu rzeki jest mocno utrudnione. Każde przejście wymaga bardzo często kilkutygodniowego wcześniejszego przygotowania się zarówno stoczni jak i administracji drogi wodnej.

#### TINA

Jednym z ważniejszych podmiotów zainteresowanych Odra, a w szczególności budową Kanału Odra-Dunaj jest TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment). TINA to centrum kompetencji dla planowania europejskiej infrastruktury transportu. Dzięki tej jednostce sieć transeuropejska (TEN-T) ciągle się rozwija. Sekretariat centrum kompetencji (TINA) znajduje się decyzją Komisji Europejskiej w Wiedniu. Punktem kontaktowym jest Vienna-Transport Strategies GmbH. Spółka ta zajmuje się europejskimi zagadnieniami transportu, czy rozbudową Dunaju jako szlaku wodnego. Jedno z ostatnich stanowisk TINA -Viena z entuzjazmem odnosi się do budowy Kanału Odra-Dunaj. TINA Viena w swoim stanowisku dotyczącym budowy Kanału Odra-Dunaj podkreśla fakt ogromnego wpływu gospodarczego tego akwenu komunikacyjnego na ponad 150 milionów ludzi.

Z pewnością po rozpoczęciu prac nad projektem i ogłoszeniu takiej informacji, ilość podmiotów zainteresowanych przedmiotem wniosku z zwiększy się.

Inne podmioty zainteresowane żeglugą na Odrze: Norgips, Cementownia Górażdże, Cementownia Opole, Zakłady Koksowe Zdzeszowice, Zakłady Chemiczne ROKITA w Brzegu Dolnym.

Nie tylko podmioty gospodarcze interesują się sprawnym połączeniem Morze Bałtyckie-Morze Czarne. Międzynarodowe podmioty zainteresowane budową połączenia E-30, samorządowe regiony państw. Przykładem jest podpisanie umowy o Środkowo Europejskim Korytarzu Europejskim przez regiony Szwecji, Polski, Czech, Słowacji. Sejmik województwa wrocławskiego jest twórcą opracowania pt. Żegluga śródlądowa.

Przykładem sprawnej arterii komunikacyjnej na Odrzańskiej Drodze wodnej są także stowarzyszenia m.in. niemieckie Stowarzyszenie profesora Linde Via Odra oraz Forum Binnenschiffahrt Elbe-Oder .

Urzędy są również zainteresowane modernizacją Odry i połączeniem z Ostrawą przykładem jest tu urząd Czeski Ředitelství vodních cest CR.

Międzynarodowe podmioty zainteresowane budową połączenia E-30, państwa. Przykładem może tu być Polska, która jest zainteresowana budową Środkowo Europejskiego. Korytarza Transportowego. Należy jednak zauważyć, że droga wodna jest eksponowana w tym projekcie bardzo skromnie.

Pomimo tego, że tyle różnych instytucji i podmiotów gospodarczych zainteresowanych usprawnieniem transportu wodnego Odra ma się coraz gorzej. Żegluga na rzece nie istnieje. W Polsce zastanawiamy się nad dalszą przyszłością Odry, gdy w tym samym czasie po drugiej stronie rzeki w 20 miesięcy po zjednoczeniu rozpoczęli realizację Związkowego Planu Drogowo-Transportowego z 1992 r. Celem Planu było m.in. dostosowanie parametrów dróg wodnych leżących na obszarze byłej NRD do standardów dróg leżących w landach zachodnich. Niemcy:

- 1) Pogłębiają Odrę Zachodnią dla statków bałtyckich.
- 2) Budują port rzeczno-morski w Schwedt nad Odrą.
- 3) Podnoszą parametry dróg wodnych w Brandenburgii.
- 4) Planują budowę portu bałtyckiego w Berlinie.
- 5) Poprawiają warunki nawigacyjne na Kanale Odra-Szprewa.
- 6) Modernizują wszystkie porty i stocznie połączone z Odrzańską Drogą

Po realizacji tego projektu Odra przestanie mieć jakiegokolwiek znaczenie transportowe dla tego rejonu Europy, a nasze porty morskie Świnoujście i Szczecin przestaną przeładowywać ładunki skierowane do Europy Zachodniej. W okresie ostatnich kilkunastu lat mamy do czynienia z

realizacją dwóch odmiennych koncepcji i dwoma prędkościami rozbudowy odrzańskiej sieci dróg wodnych

## *F*inansowanie budowy połączenia E-30

Panuje przekonanie, że budowa dróg wodnych jest droga, nie opłacalna się, a zainwestowane pieniądze mogą nie zwrócić się.

- 1) Do 75 % środków wartości inwestycji mogłoby pochodzić z unijnych funduszy strukturalnych lub Funduszu Spójności, które zostały utworzone w celu zmniejszania różnic cywilizacyjnych między regionami Europy. Kolejnych 25 % wartości inwestycji mogłoby pokryć Budżet Państwa.
- 2) Przedsięwzięcie w 100% zrealizowane byłoby ze środków europejskich komercyjnych podmiotów gospodarcze zainteresowane rozbudową rzeki. Pomocnym w realizacji tego typu inwestycji publicznych z udziałem środków pochodzących od przedsiębiorstw komercyjnych mogłaby być ustawa o żegludze śródlądowej zakładająca taki sposób rozbudowy dróg wodnych. Pełen zwrot kosztów budowy inwestycji w transporcie wodnym to ok. 10 lat.
- 3) Przedsięwzięcie realizowane było by jako oddzielny plan Unii Europejskiej, a strony zainteresowane (państwa oraz podmioty komercyjne) pokryłyby odpowiedni udział w przedsięwzięciu.

## *C*zy budowa połączenia E-30 opłaca się ?

- 1) Inwestycje realizowane przy tym projekcie będą pełniły rolę koła zamachowego dla gospodarki.
- 2) Projekt będzie katalizatorem procesów integracyjnych i naszym wielowątkowym łącznikiem z Europą.
- 3) Realizacja projektu a później korzystanie z niego przyniesie wiele miejsc pracy przy budowie i utrzymaniu dróg wodnych, rozwój przemysłów zaopatrujących żeglugę śródlądową i budowę dróg wodnych, rozbudowa przemysłu hutniczego, stoczniowego, portów, stoczni, powstaną firmy spedycyjne ubezpieczeniowe, będzie rozwijało się rybactwo śródlądowe i in.
- 4) Odpowiednia regulacja rzeki doprowadzi do bezpieczeństwa powodziowego zmniejszą się starty związane z cyklicznymi powodziami w rejonie Nadodrza.
- 5) Poprawa stosunków wodnych ważnych m.in. dla rolnictwa. Zatrzymanie procesów zabagniania się obszarów Nadodrza. Wzrost poziomu cywilizacyjnego regionu.
- 6) Rozwój przemysłu dla którego wodą będą płynęły potoki ładunków. Okręgi przemysłowe chętnie będą lokowały się nad rzeką. Dodatkowo uregulowany ciek wodny będzie bezpiecznym ujęciem dla korzystających z wody zakładów pracy. Woda jest surowcem niezbędnym w procesach technologicznych.
- 7) Budowa stopni wodnych spowoduje rozwój energetyki ze tzw. źródeł odnawialnych stopnie wodne zostaną zaopatrzone w turbiny elektryczne. Zgodnie z obowiązującą dyrektywą 7% energii w krajach członkowskich powinno pochodzić ze źródeł odnawialnych.
- 8) Korzyści dla środowiska. Po zbudowaniu stopni wodnych powstaną rozlewiska, w których żyją ptaki i natleniana jest woda.  
Istnieją także dodatkowe korzyści ekologiczne z budowy tego akwenu komunikacyjnego
  - a) najmniejsze w porównaniu z innymi środkami transportu zużycie oleju napędowego tzw. mała energochłonność transportu a co za tym idzie mała emisja spalin,
  - b) największa sprawność transportu rzecznoego,
  - c) najmniejsza emisja CO<sub>2</sub>,
  - d) rozwój transportu rzecznoego spowoduje znaczne zmniejszenie ruchu samochodów na drogach

- co również wpłynie na zmniejszenie emisji spalin,
- e) koszty zanieczyszczenia gleby, powietrza są w transporcie wodnym siedmiokrotnie niższe niż w transporcie samochodowym,
  - f) koszty hałasu są 87 razy mniejsze niż w transporcie kolejowym,
  - g) koszty wypadków są 178 razy niższe w porównaniu z transportem; samochodowym i 12 razy niższe w porównaniu z koleją,
  - h) do przewozu tych samych ilości ładunków transportem rzeczonym jest zatrudnionych najmniej osób,
  - i) statki żeglugi śródlądowej mają najdłuższą w porównaniu z innymi środkami transportu żywotność. Średni wiek statku w Niemczech wynosi ok. 80 lat.
  - j) stosunkowo szybka alokacja ogromnych ilości ładunków.

## *Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego*

Od 2004 r. po zainicjowaniu działań przez samorządowców z Polski, Czech, Słowacji i Szwecji obecnie Ministerstwo Rozwoju Regionalnego lobuje na rzecz Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC (Central European Transport Corridor). Osią układu komunikacyjnego jest **droga międzynarodowa E -65**, która bierze swój początek w Malmö, biegnie przez Polskę (przyszła droga ekspresowa S3), Czechy, Słowację, Węgry i państwa leżące nad Adriatykiem, kończąc się w miejscowości Chaniá na Krecie. Równoległe do niej, przez Polskę, Czechy, Słowację, Węgry, Serbię, Macedonię i Grecję prowadzi **linia kolejowa E-59**. Uzupełnieniem tego układu komunikacyjnego jest **rzeka Odra**. Jak się pisze w przyszłości można rozważać na obszarze Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego budowę **kanalu Odra-Dunaj**, który umożliwiłby żeglugę śródlądową między Bałtykiem a Morzem Czarnym. W inicjatywie nie bierze udziału strona niemiecka.

## *Porównywalne koszty budowy dróg komunikacyjnych*

Budowa 1 kilometra autostrady = 32 miliony złotych. Istotnym aspektem ekonomicznym jest także kwestia porównywalnych kosztów budowy dróg wodnych i innych dróg w tym autostrad i linii kolejowych. Ostatnio w naszym kraju podejmowane są próby budowy autostrad. Wiadomo, że jeden kilometr autostrady kosztuje 8 mln euro, co daje ok. 32 mln złotych.

Budowa 1 kilometra autostrady = 32 miliony złotych

Budowa 1 kilometra linii kolejowej = 16 miliony złotych

Wybudowanie jednej śluzy na drodze wodnej kosztuje ok. 320 mln złotych. Powyższe oznacza, że koszt wybudowania jednej śluzy to

- koszt 10 kilometrów autostrady.

- lub 20 kilometrów linii kolejowej.

Budowa śluzy poprawia warunki nawigacyjne z reguły na odcinku 30-80 kilometrów, (wszystko zależy od piętrzenia śluzy).

Dodatkowo korzystający z dróg wodnych to jedyna grupa transportowców, która płaci za korzystanie z tych dróg. W Polsce za korzystanie z dróg po których się poruszają nie płacą ani kolejarze, ani kierowcy.

## *Unia Europejska stawia na żeglugę śródlądową*

Wydano zostało kilka aktów prawnych określających pozycję transportu wodnego w zjednoczonej Europie są to:

- 1) Decyzja nr 1692/96 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T)
- 2) Decyzji nr 884/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniającej decyzje nr 1692/96/WE w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej
- 3) Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (tzw. Ramowa Dyrektywa Wodna)
- 4) Komunikat Komisji ogłoszony 23 stycznia 2006 r. w sprawie promocji żeglugi śródlądowej „NAIADES” - Zintegrowany Europejski Program Działań na Rzecz Żeglugi Śródlądowej. Zawiera zalecenia działań, jakie Wspólnota Europejska, państwa członkowskie oraz pozostałe zainteresowane strony winny podjąć w latach 2006-2013 w sprawie działań na rzecz żeglugi śródlądowej.

## *Reasumując*

- 1) Transport wodny związany jest z człowiekiem od zawsze,
- 2) Człowiek czynił rzeki bezpieczne i użyteczne dla siebie,
- 3) Odra także przynosiła korzyści człowiekowi,
- 4) Transport wodny to szerokie pojęcie,
- 5) Odra jest rzeką międzynarodową,
- 6) Odrzańska Droga Wodna to element drogi E-30 Bałtyk-Morze Czarne,
- 7) Wiele podmiotów jest zainteresowanych budową drogi E-30,
- 8) Po obu stronach Odry mamy dwie koncepcje rozbudowy ODW,
- 9) Ciągłe możliwe jest finansowanie zabudowy drogi E-30,
- 10) Budowa drogi wodnej E-30 opłaca się,
- 11) Środkowo Europejski Korytarz Transportowy projektowany jest bez E-30,
- 12) UE stawia na żeglugę śródlądową.

## *Wnioski*

To właśnie mieszkańcy Śląska oddalonego od morza powinni zabiegać o sprawne połączenie z portami morskimi i:

- 1. Przeprowadzić studia nad ekonomicznym wpływem budowy drogi wodnej E-30 na rozwój gospodarczy regionu.**
- 2. Zainicjować spotkanie trzech państw nadodrzańskich w sprawie przyszłości Nadodrza w tym Odrzańskiej Drogi Wodnej.**