DOLNY ŚLĄSK

URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO

# Studia nad rozwojem Dolnego Śląska

nr 1 | 38 | 2010

## Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC RoutE 65

**ISSN 1508-7573**
Wrocław, sierpień 2010

**www.umwd.dolnyslask.pl**

# Szanowni Państwo !

Przekazuję Państwu pierwszy w tym roku numer „Studiów nad rozwojem Dolnego Śląska". Wznowione w poprzednim roku wydawnictwo cieszyło się bardzo dużym zainteresowaniem wszystkich tych, którym na sercu jest rozwój Dolnego Śląska i jego pozycja w Polsce i Europie. Każdy z zeszytów Studiów poświęcony będzie oddzielnej tematyce ważnej dla rozwoju regionu.

W nowym periodyku prezentujemy dwa artykuły poświęcone zagadnieniu Srodkowo-europejskiego Korytarza Transportowego (CETC). Korytarz został zainicjowany w drodze porozumienia, jakie zawarto w dniu 6 kwietnia 2004 r. w Szczecinie. Osią korytarza jest międzynarodowa droga E 65, która bierze początek w Malmoe w Szwecji, a kończy się w Chania na Krecie. Na obszarze Korytarza znajdują się wiodące połączenia kolejowe północ-południe oraz droga wodna Odry. W inicjatywie Korytarza CETC ze strony polskiej biorą udział cztery województwa: dolnośląskie, lubuskie, opolskie i zachodniopomorskie. Korytarz ma mieć charakter w pełni multimodalny, oparty na systemie powiązań drogowych, kolejowych, rzecznych i lotniczych.

Korytarz CETC stanowi wielką szansę dla dalszego dynamicznego rozwoju Polski Zachodniej, w tym Województwa Dolnośląskiego. Zaangażowanie naszego regionu w inicjatywę Korytarza CETC wymaga realizacji szeregu inwestycji infrastrukturalnych. Oprócz inwestycji drogowych, podstawą sukcesu korytarza CETC jest również właściwe wykorzystanie szlaku komunikacyjnego Odrzańskiej Drogi Wodnej. Artykuły stanowiące treść nowego zeszytu „Studiów nad rozwojem Dolnego Śląska" przybliżą państwu problematykę europejskich korytarzy transportowych oraz uzupełnią Państwa wiedzę na temat aktualnego stanu Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz planów jej rozwoju w kontekście powstania korytarza CETC.

Zapraszam Państwa do lektury.

Grzegorz Roman

Członek Zarządu
Województwa Dolnośląskiego

# SPIS TREŚCI

**WSTĘP** ..... **3**

**TEKST DEKLARACJI SZCZECIŃSKIEJ PRZYJĘTEJ NA KONFERENCJI „GREENER AND SMARTER TRANSPORT MINISTERS' CONFERENCE CETC-ROUTE 65 - WSPIERANIE EUROPEJSKIEGO ROZWOJU REGIONALNEGO" W DNIU 28 CZERWCA 2010 R. W SZCZECINIE** ..... **5**

**1. Maciej Zathey - SIECI TRANSPORTOWE, JAKO STYMULATOR ROZWOJU SPOŁECZNO--GOSPODARCZEGO I RUCHU TURYSTYCZNEGO W OBSZARZE CETC** ..... **7**

1. ROZWÓJ REGIONALNY A ROZWÓJ SIECI TRANSPORTOWYCH..... 8
2. PRZYJAZNY I NOWOCZESNY TRANSPORT JAKO EFEKT I GWARANT PARTNERSTWA REGIONALNEGO ..... 10
3. WIĄZANIE POTENCJAŁÓW ..... 12
4. CETC A SIEĆ TEN-T ORAZ IDEA ZIELONYCH KORYTARZY..... 15
5. TOŻSAMOŚĆ I RÓŻNORODNOŚĆ REGIONALNA JAKO BAZA ROZWOJU TURYSTYKI ..... 17
6. STRATEGIA DZIAŁANIA ..... 17

**2. K. Woś, M. Miłkowski - AKTYWIZACJA MIĘDZYNARODOWEJ ODRZAŃSKIEJ DROGI WODNEJ JAKO WAŻNEGO ELEMENTU ŚRODKOWOEUROPEJSKIEGO KORYTARZA TRANSPORTOWEGO (CETC)** ..... **19**

WSTĘP ..... 19

1. ŚRODKOWOEUROPEJSKI KORYTARZ TRANSPORTOWY ..... 19
2. STAN TECHNICZNY ORAZ PARAMETRY EKSPLOATACYJNE ODRZAŃSKIEJ DROGI WODNEJ ..... 21
3. CHARAKTERYSTYKA PORTÓW ODRZAŃSKICH ..... 26
4. FLOTA ŚRÓDLĄDOWA ..... 30
5. TRANSPORTOWE WYKORZYSTANIE ODRZAŃSKIEJ DROGI WODNEJ ..... 31
6. MOŻLIWOŚCI ROZWOJU ODRZAŃSKIEJ DROGI WODNEJ ..... 34
7. PROJEKT BUDOWY POŁĄCZENIA ODRA – DUNAJ ..... 40
8. REFLEKSJA O POCZYNANIACH ZAGRANICZNYCH ..... 45

ZAKOŃCZENIE ..... 46

SPIS TABEL ..... 47

SPIS RYSUNKÓW ..... 47

GREENER and SMARTER TRANSPORT
MINISTERS' CONFERENCE
CETC-ROUTE65 - Supporting the European Regional Development

# DEKLARACJA SZCZECIŃSKA
# ŚRODKOWOEUROPEJSKI KORYTARZ TRANSPORTOWY CETC-ROUTE65
# WSPIERANIE EUROPEJSKIEGO ROZWOJU REGIONALNEGO

My, Ministrowie Transportu: Królestwa Szwecji, Rzeczypospolitej Polskiej, Republiki Czeskiej, Republiki Słowackiej, Republiki Węgierskiej oraz Republiki Chorwackiej w toku aktualnych dyskusji na temat zrównoważonej przyszłości transportu w Europie:

- wyrażając wolę polityczną utworzenia najkrótszego w Środkowej Europie połączenia transportowego na osi północ-południe umożliwiającego nieprzerwany tranzyt osób i rzeczy między Europą Północną, a Południową,
- mając na uwadze potrzebę podniesienie poziomu dostępności transportowej regionów leżących w strefie jego przebiegu,
- uznając transport za jeden z kluczowych czynników stymulujących dalszą integrację europejską oraz stabilność makroekonomiczną,
- dążąc do stworzenia spójnego i zintegrowanego systemu transportowego w Europie uwzględniającego priorytety rozwoju poszczególnych regionów i państw;
- dostrzegając konieczność wykorzystania nowoczesnych technologii i oparcia rozwoju transportu o zasadę współmodalności,
- pragnąc przyczynić się do ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko poprzez rozwijanie i urzeczywistnianie koncepcji zielonych korytarzy,

deklarujemy, że będziemy:

- utrwalać spójność CETC-ROUTE65 z europejskim systemem transportowym,
- wspierać wspólne inicjatywy i projekty, które wzmacniają rozwój gospodarczy na całym obszarze CETC-ROUTE65,
- promować rozwój CETC-ROUTE65 zgodnie z ideą zielonych korytarzy na forum międzynarodowym.

Dr **Maciej Zathey**
Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne we Wrocławiu

# 1 | SIECI TRANSPORTOWE, JAKO STYMULATOR ROZWOJU SPOŁECZNO-GOSPODARCZEGO I RUCHU TURYSTYCZNEGO W OBSZARZE CETC

Analiza współczesnej, niezwykle złożonej sytuacji społecznej, ekonomicznej i politycznej świata zmusza do poszukiwania odpowiedzi na pytania dotyczące właściwych decyzji i wyborów kierunków rozwoju społeczno-gospodarczego. Z pewnością działania podejmowane przez samorządy, rządy, prywatnych przedsiębiorców, globalne koncerny i ludzi jako jednostki bazują na pierwotnie już wykształconej chęci doskonalenia rzeczywistości. Oczywiście owo doskonalenie rzeczywistości przybierać może różne formy i w zależności od punktu widzenia nacechowane może być altruizmem (np.: inwestycje w infrastrukturę społeczną) jak i egoizmem (np. inwestycje zmierzające do monopolizacji rynku czy koncentracji przepływów transportowych, a w ślad za tym kapitałowych).

Dzisiejszy świat owładnięty tak zwanym globalnym kryzysem, bynajmniej nie tylko gospodarczym, zmaga się między innymi z problemem tożsamości poszczególnych regionów. Zatarciu ulegają wartości nieposiadające bezpośredniej konotacji ekonomicznej. Często nieodwracalnie utracono i wyrugowano elementy dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego, które decydowały o odmienności, a często unikalności przestrzeni.

Świat, Europa stoją dziś przed wyborami dotyczącymi przestrzeni życia współczesnych i następnych pokoleń. Niezwykle ważne stają się decyzje dotyczące kierunków zagospodarowania przestrzennego na poziomach regionalnym, krajowym i kontynentalnym.

Programowanie rozwoju regionalnego uwzględnić musi ochronę dziedzictwa kulturowego i przyrody, przy zapewnieniu właściwego poziomu życia mieszkańców. Zachowanie różnorodności regionów jest jednym z elementów utrwalających tożsamość i warunkiem rozwoju ruchu turystycznego, będącego jedną z najdynamiczniej rozwijających się dziś gałęzi gospodarki światowej.

Działania ochronne nie mogą jednak upośledzać regionów i wstrzymywać ich rozwoju cywilizacyjnego, który uzależniony jest w dużej mierze, od sprawnych powiązań transportowych.

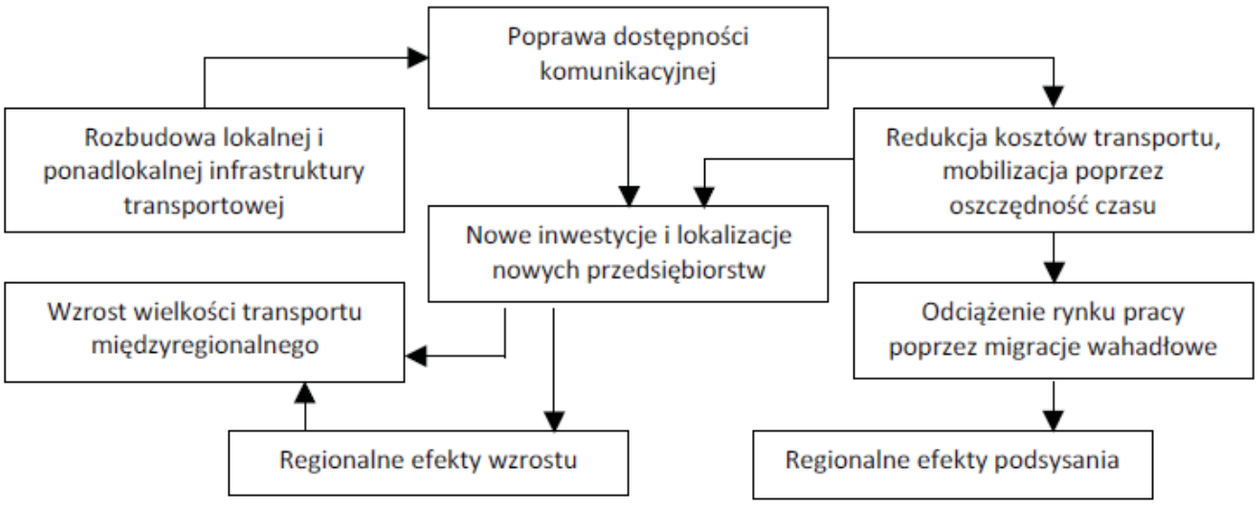
Jednym z naczelnych kryteriów doboru właściwego kierunku rozwoju regionalnego powinna być dążność do osiągnięcia spójności terytorialnej Unii Europejskiej. Spójność nie może oznaczać jednak uniformizacji i kulturowej homogenizacji regionów. Właściwe zdefiniowanie i zinterpretowanie polityki spójności zagwarantować powinno zachowanie niepowtarzalnego charakteru poszczególnych obszarów Europy. Istnieją jednakże pola działań, gdzie wprowadzenie podobnych, czy nawet jednakowych standardów jest pożądane. Sferę taką stanowią transeuropejskie sieci transportowe, których zasięg oddziaływania determinuje kondycję ekonomiczną całego kontynentu.

# 1. ROZWÓJ REGIONALNY A ROZWÓJ SIECI TRANSPORTOWYCH

Rozwój regionalny rozumieć można jako rezultat wzajemnie współdziałających czynników, wśród których wyróżnić należy szeroko rozumiany lokalny i regionalny potencjał rozwojowy (gospodarczy i demograficzny), lokalizację, tendencje i działania inwestycyjne. Szczególną rolę w rozwoju regionalnym odgrywa dostępność komunikacyjna. Już klasyczne teorie ekonomiczne (m.in. Weber 1909) kładły nacisk na dostępność zewnętrznych, względem przedsiębiorcy, czynników (siła robocza, kapitał, surowce, technologia), które warunkowały celowość i powodzenie inwestycji. Dostępność ich jest skorelowana ze stopniem rozwoju infrastruktury transportowej. Ze względu na rodzaj inwestycji, gałąź gospodarki, branżę, czy specjalizację, czynniki decydujące o wyborze miejsca inwestycji, która stać winna się impulsem dla społecznego i ekonomicznego rozwoju w danym regionie, są różnorodne i specyficzne dla każdego indywidualnego przypadku. Niemniej istnieją stałe – klasyczne czynniki decydujące o wyborze lokalizacji. Są nimi rynek pracy, koszty nieruchomości i infrastruktura, w tym infrastruktura transportowa, decydująca o stopniu dostępności komunikacyjnej.

Z punktu widzenia gospodarki, efektywne powiązanie przestrzeni szlakami transportowymi prowadzi do integracji rynków, skraca czasy przewozów, podróży i zmniejsza koszty produkcji, w tym także koszty transportu. Dlatego też planowanie sieci transportowych jest jednym z najważniejszych elementów procesu zagospodarowania przestrzennego. Oczekuje się, że duże inwestycje transportowe, szczególnie te, które przełamują bariery naturalne (np.: tunele, mosty), czy też administracyjne granice (nowe drogi, likwidacja kontroli granicznej) stanowić będą impuls dla rozwoju regionalnego. Powiązanie z korytarzami transportowymi umożliwi dostęp do regionów już rozwiniętych, a w konsekwencji uruchomi transfer innowacji. Przepływ impulsów rozwojowych dotyczy wówczas nie tylko terenów zurbanizowanych i centrów dużych miast, ale też obszarów peryferyjnych.

Badania dotyczące rozwoju sieci komunikacyjnych na świecie wskazują, że rozbudowa infrastruktury transportowej, z jednej strony wywołać może pozytywne efekty rozwojowe, podnieść atrakcyjność przestrzeni i przyciągnąć impulsy rozwojowe. Z drugiej jednak strony dysproporcje przejawiające się przewagą powiązań transportowych nad funkcjami produkcyjnymi i usługowymi regionu mogą doprowadzić do wysysania siły roboczej i przedsiębiorców wskutek poprawy dostępności komunikacyjnej. Z teoretycznego punktu widzenia istnieje zatem niebezpieczeństwo drenażu przestrzeni z potencjalnej siły roboczej i możliwych inwestorów oraz konkurencyjny rozwój regionów sąsiednich, rozszerzających swoje zaplecze dzięki sprawnej infrastrukturze transportowej (rys.1). Istotnym jest w związku z tym równoważone podejście do zagospodarowania przestrzeni i dbanie o rozwój infrastruktury z jednoczesnym implementowaniem programu aktywizacji społecznej i gospodarczej. W przypadku sterowania rozwojem sieci transportowej konieczne jest posiadanie strategicznego planu działania.




**Rys. 1. Infrastruktura transportowa w procesie rozwoju regionalnego.**
[Źródło: Opracowanie własne na podstawie Nuhn i Hesse 2006]

Poprawa dostępności komunikacyjnej wpływa na pojawienie się w regionie nowych inwestycji pochodzenia zewnętrznego lub wewnętrznego. Endogenni inwestorzy dzięki powstałej infrastrukturze pozyskują zewnętrzne rynki zbytu i odbiorców. Ponownej waloryzacji podlega także oferta turystyczna regionu. Stanowi to impuls rozwojowy i prowadzi do obserwowanych efektów wzrostu gospodarczego. Niestety niesie to za sobą również niekorzystne efekty związane z presją na środowisko przyrodnicze w wyniku wzrostu natężenia ruchu, emisji zanieczyszczeń i degradacji krajobrazu. Wśród strategicznych celów współczesnego programowania rozwoju sieci transportowych znaleźć musi się dbałość o minimalizowanie negatywnego wpływu inwestycji na środowisko, którego elementem jest także człowiek. Sugerowane jest w takiej sytuacji korzystanie z pełnej palety dostępnych systemów transportowych i wybór środków transportu poprzedzony analizą wszystkich kosztów, także społecznych, często pomijanych w bilansowaniu kosztów produkcji. Transport morski, śródlądowy, kołowy, kolejowy i kombinowany stanowi podstawę do rozwinięcia szerokiej palety ofertowej regionów, które dysponują takimi sieciami.

W polityce regionalnej Unii Europejskiej infrastruktura odgrywa jedną z wiodących ról. Poprzez powiązanie obszarów peryferyjnych z obszarami wzrostu, obszarami metropolitalnymi czy też korytarzami transportowymi, upatruje się realizacji polityki spójności. Zwrócić trzeba jednak uwagę na fakt, iż podejście takie obarczone jest postrzeganiem rozwoju jako ekspansji tzw. starej Unii i dowiązania do niej obszarów peryferyjnych. Zaznaczyć należy, iż potencjały rozwojowe leżą również poza jej zintegrowaną już częścią. Chociaż rdzeń i główny motor napędowy gospodarki Unii Europejskiej, lokalizowany jest w pentagonie zarysowanym pozycją obszarów metropolitalnych: Londynu, Hamburga, Monachium, Mediolanu i Paryża, to obszary Europy Środkowo – Wschodniej, Północnej i Południowej, przy jej właściwym skomunikowaniu, stanowić mogą wartościową równowagę dla skoncentrowanego w pentagonie kapitału.

Zgodnie z podejściem *Nowej Geografii Ekonomicznej* tłumaczącym zróżnicowanie poziomu i tempa rozwoju regionów, o koncentracji kapitału decydują stosunki przestrzenne i wewnętrzny popyt na dobra i usługi. W sytuacji nowej inwestycji w regionie, zorientowanej na rynki zewnętrzne, opartej na miejscowej, taniej sile roboczej, opłacalność wiąże się z bezwzględnym warunkiem wysokiej dostępności komunikacyjnej. Obowiązuje to zarówno w przypadku sektora produkcji, jak również usług.

Polityka Unii Europejskiej winna być w związku z tym zorientowana na rozwój sieci transportowych, jako podstawy równoważenia i inicjowania procesów rozwojowych. Z pewnością trwająca rewizja sieci TEN-T oraz przyjęta nowa polityka sąsiedzka Unii Europejskiej, dotycząca głównych osi transportowych łączących Europę z sąsiednimi rynkami, ma za zadanie zapewnić wysoki i trwały poziom rozwoju europejskim regionom. Ważne jest zatem, aby poszczególne inwestycje i projekty infrastrukturalne wiązały się z zasadą solidarności europejskiej, a nie egoizmu i partykularyzmu.

Poprawa dostępności komunikacyjnej jako jeden z priorytetów inicjatywy wspólnotowej - Europejskiej Współpracy Terytorialnej, mocno akcentowana została także w przyjętej Agendzie Terytorialnej, gwarantującej wsparcie dla wzmacniania i rozbudowy mobilności w policentrycznie kształtowanym terytorium Europy. Tworzenie sieci kontaktów, kreowanie partnerstwa i wiązanie potencjałów rozwojowych to działania, które wynikają wprost ze zdefiniowanych zadań Unii Europejskiej.

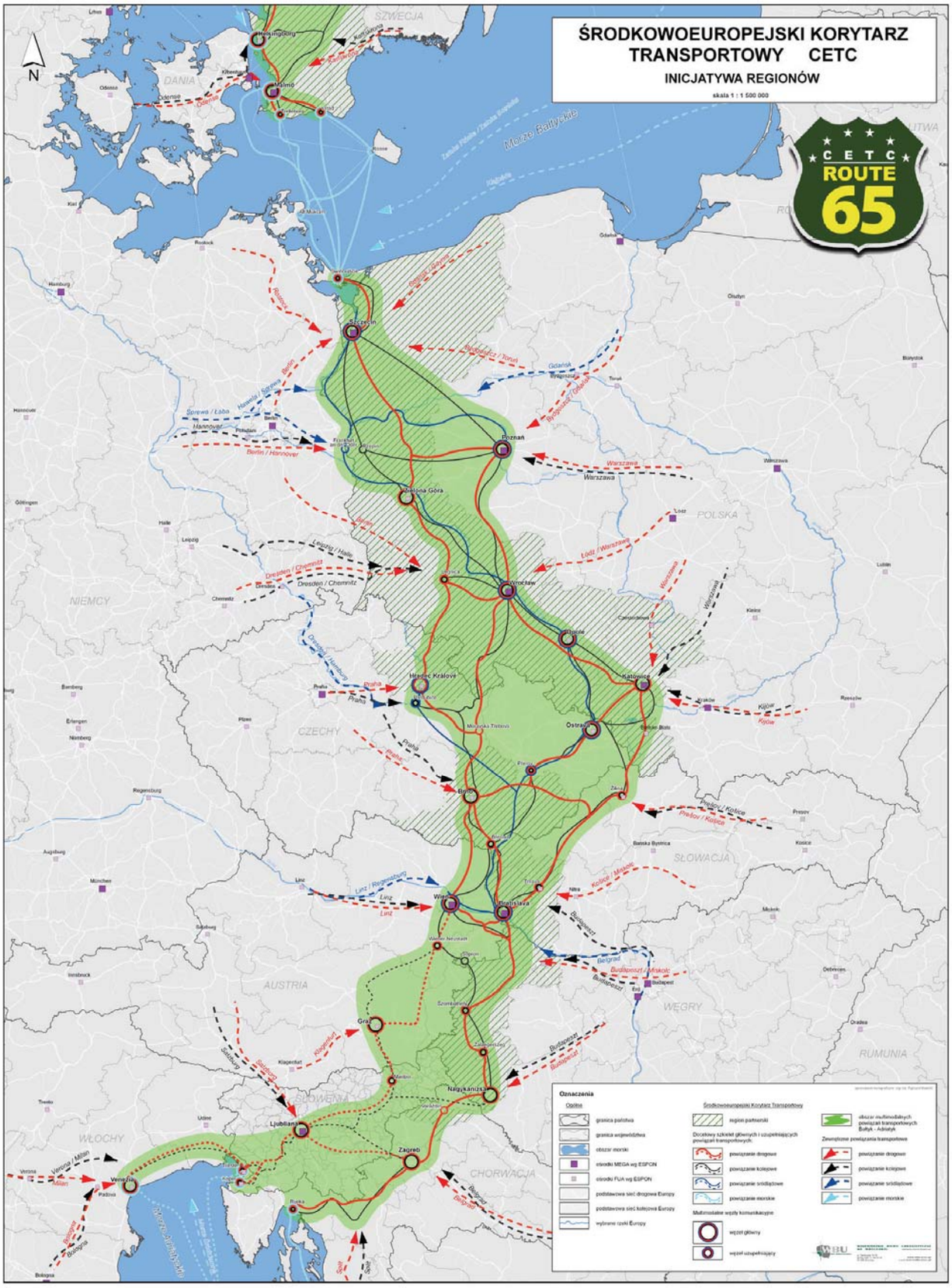
W tak zarysowane zadania i naprzeciw istniejącemu obecnie wachlarzowi problemów wychodzi inicjatywa regionów europejskich kreująca Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy (*Central European Transport Corridor - CETC*). To właśnie regiony leżące w południkowym pasie łączącym Bałtyk z Adriatykiem, dysponują dużym potencjałem rozwojowym, a ich terytoria mają szansę korzystać z wachlarza multimodalnych powiązań transportowych. Istniejące uwarunkowania infrastrukturalne i polityczne oraz geograficzne pozwalają na zdelimitowanie w przestrzeni pasa współpracy regionalnej, posiadającego szerokie możliwości kreowania funkcjonalnych, w tym także transportowych, powiązań.

## 2. PRZYJAZNY I NOWOCZESNY TRANSPORT, JAKO EFEKT I GWARANT PARTNERSTWA REGIONALNEGO

Zawiązane porozumienie międzyregionalne pomiędzy regionami: Skanią (Szwecja), województwem Dolnośląskim, Lubuskim, Opolskim, Zachodniopomorskim (Polska), regionem Hradec Kràlové (Czechy), regionem Bratysławy, regionem Trnavy (Słowacja) i powiatami Vas, Zala, Györ – Moson – Sopron (Węgry), Varaždin, Primorsko – goranska i Karlovačka (Chorwacja) ma na celu wypracowanie wspólnych powiązań transportowych wiążących potencjały gospodarcze i kreujące nowy trwały system powiązań ekonomicznych w Europie. Powstała w ten sposób idea Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego – obszaru integracji i partnerstwa posługującego się wspólnym logo CETC – RoutE65 (rys 2.). Kooperacja ta zapewnić ma spójność infrastruktury transportowej całego obszaru korytarza, ułatwiając rozwój nowych technologii, szybki transfer innowacji i poprawę dostępności komunikacyjnej między poszczególnymi regionami obszaru CETC-RoutE65.

Filozofia partnerów CETC polega na nowoczesnych i międzyregionalnych powiązaniach ukierunkowanych na inteligentne systemy transportowe, dbałość o środowisko przyrodnicze, kształtowanie silnego, wewnętrznego rynku zbytu, a także zachowanie różnorodności regionalnej.

Korytarz CETC stać się powinien obszarem współpracy powiązanym multimodalnymi szlakami transportowymi: kolejowymi, drogowymi i wodnymi śródlądowymi zapewniającymi bezkolizyjny i szybki transfer dóbr. Wykreowanie nowych związków pomiędzy Północną, a Południową Europą jest szansą na pobudzenie efektu synergii i rozwoju społeczno-gospodarczego w obrębie obszaru CETC.




**Rys. 2. Obszar partnerstwa i powiązań Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC – RoutE65**
[Źródło opracowanie WBU we Wrocławiu 2009]

## 3. WIĄZANIE POTENCJAŁÓW

Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC-RoutE65 nie powinien być postrzegany jedynie jako element infrastruktury transportowej, lecz jako przestrzeń wzajemnie ze sobą powiązana sprawnymi systemami transportowymi. CETC stanowi obszar, którego wspólnym wyzwaniem strategicznym jest szeroki wachlarz zagadnień związanych z rozwojem cywilizacyjnym. CETC to także w zamierzeniu partnerów warkocz infrastrukturalny składający się z dróg kołowych, kolejowych i wodnych, splatający ze sobą regiony i umożliwiający wielowątkową kooperację międzyregionalną. Istotne jest powiązanie ze sobą wielu miast i regionów, które ze względu na burzliwą historię Europy nie wykreowały silnych powiązań między sobą. Nowe struktury europejskie otwierają możliwości odtworzenia powiązań w miejscach, gdzie zostały one zatarte, lub zbudowania zupełnie nowych związków funkcjonalno-przestrzennych stanowiących wartość dodaną do rozwoju Unii Europejskiej i całego kontynentu. Wiele szlaków transportowych składających się na architekturę więźby CETC współcześnie już istnieje. Część infrastruktury musi zostać jednak uzupełniona. W wielu przypadkach proces uzupełniania warkocza transportowego znajduje się obecnie na zaawansowanym etapie przygotowań do inwestycji. Przykładem takim jest droga ekspresowa S3 wiążąca potencjał zachodniej Polski, czy S5 zbliżająca do siebie obszary metropolitalne Poznania i Wrocławia. Istnieją jednak zadania, które trwają od wielu lat na etapie debaty publicznej i poszukiwania możliwości inwestycyjnych. Zadaniem takim jest budowa wodnego, śródlądowego połączenia bazującego na szlakach Odry, Łaby i Dunaju. System kanałów spinający te trzy rzeki i umiejscowiony na Morawach w Republice Czeskiej stałby się dla CETC z jednej strony urzeczywistnieniem onegdaj futurystycznych planów, z drugiej umożliwiłby wykorzystanie potencjału i zminimalizował koszty transportu oraz negatywne oddziaływanie na środowisko.

Obszar Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego jest w związku z tym wizją nowoczesnego regionu Europy Centralnej, wewnątrz którego funkcjonują związki społeczne, kulturowe i ekonomiczne. W wizji tej wewnętrzne powiązania transportowe dynamizują procesy wytwórcze, rozszerzają możliwości kooperacji i realizacji zamierzeń biznesowych. Region CETC winien stać się spójny wewnętrznie, natomiast dzięki znakomitemu położeniu geograficznemu ma szansę pełnić rolę ważnego ogniwa globalnego łańcucha gospodarczych powiązań.

Chcąc wymienić tylko główne węzły CETC zwrócić należy uwagę na miasta, które są także rdzeniami regionów (Tab.1.). Oczywiście dokładne określenie potencjału węzłów wiąże się ze szczegółową analizą specjalizacji gałęzi gospodarczych i przestrzennym rozkładem działalności. Niemniej jednak, potencjał demograficzny samych tylko ważniejszych miast pasa CETC ukazuje olbrzymie możliwości rozwojowe i kreacji silnego, wewnętrznego rynku.

Część tych miast reprezentuje regiony, które nie przystąpiły do inicjatywy CETC, jednakże nie sposób sobie wyobrazić porzucenia kooperacji z partnerami, których sąsiedztwo stwarza dodatkowe możliwości rozwoju i generowania synergicznych korzyści. Regiony skupione wokół węzłów postrzegać należy jako przestrzenie dowiązane, poprzez wewnętrzną sieć transportową, do głównych arterii komunikacyjnych budujących CETC.

Specjalną kategorią węzłów stają się miasta portowe i porty morskie. Znajdujące się nad Bałtykiem i Adriatykiem są dla CETC oknami na świat i potęgują możliwości prowadzenia kooperacji gospodarczej. Ne można zapomnieć też o możliwościach powiązań z portami czarnomorskimi, których dostępność wzrosłaby po przeprowadzeniu inwestycji związanej z budową systemu połączeń Odra – Łaba – Dunaj. Ze względu na dominujące funkcje przeładunkowe, związane ze zmianą środków transportowych, szczególnie miasta portowe stają się soczewkami skupiającymi różne gałęzie gospodarcze wewnątrz swoich struktur, a także w bezpośrednim otoczeniu.

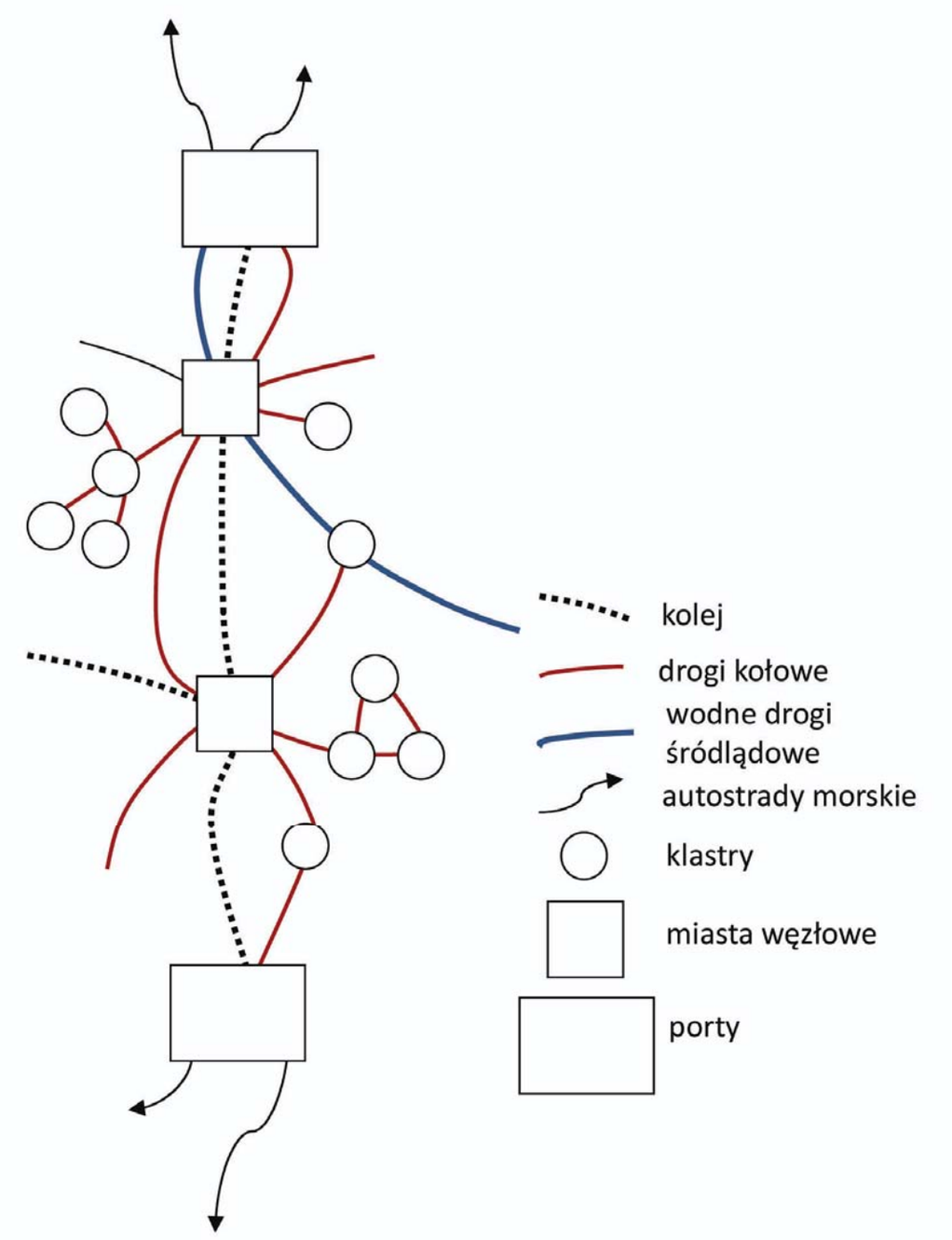
**Tabela 1. Liczba ludności w wybranych, ważniejszych miastach leżących w pasie CETC.**
[Źródło: opracowanie własne. * - dane publikowane przez miasta, pochodzące z lat 2006 – 2009]

| l.p. | Nazwa miasta | liczba ludności* |
|---|---|---|
| 1. | Helsingborg | 92 105 |
| 2. | Malmö | 258 020 |
| 3. | Trelleborg | 25 643 |
| 4. | Ystad | 17 286 |
| 5. | Świnoujście | 40 906 |
| 6. | Ścczecin | 407 260 |
| 7. | Gorzów | 125 360 |
| 8. | Poznań | 559 458 |
| 9. | Zielona Góra | 117 406 |
| 10. | Wrocław | 632 803 |
| 11. | Legnica | 104 754 |
| 12. | Opole | 126 382 |
| 13. | Katowice | 309 621 |
| 14. | Ostrawa | 315 614 |
| 15. | Hradec Kralove | 94 497 |
| 16. | Brno | 405 174 |
| 17. | Żilina | 85 370 |
| 18. | Trnava | 68 466 |
| 19. | Breclav | 25 716 |
| 20. | Bratysława | 426 927 |
| 21. | Wiedeń | 1 693 024 |
| 22. | Sopron | 56 394 |
| 23. | Szombathely | 79 300 |
| 24. | Nagykanizsa | 51 788 |
| 25. | Graz | 252 867 |
| 26. | Zagrzeb | 779 145 |
| 27. | Ljubliana | 278 638 |
| 28. | Triest | 208 614 |
| 29. | Koper | 24 704 |
| 30. | Rijeka | 139 248 |
| | **Razem miasta** | **7 802 490** |

Miasta są niezwykle ważnymi elementami systemu transportowego, w których koncentrują się wejściowe i wyjściowe strumienie pasażerów i ładunków. Portowy ruch i operacje handlowo-manipulacyjne zależą od silnego zaplecza, którym nie jest tylko najbliższy region, ale, jak proponuje się w wizji CETC, klastrowy układ regionów. Dzisiejsze porty w Ystad, Malmö, Świnoujściu, Szczecinie, Rijece, podążać muszą za potrzebami dynamicznie zwiększających się oczekiwań przedsiębiorców. Jest to także szansa na rozwinięcie własnej działalności, rozszerzenie palet usług i zwiększenie obrotów. Port nie może dziś być jedynie miejscem przeładunku, lecz musi posiadać funkcję logistyczno-dystrybucyjną. Oznacza to, iż towary docierające do portu, uzyskują nową, wyższą wartość, w wyniku działalności przetwórczej i dokonywanych zabiegów montażu. Podzespoły docierające do portu od różnych wytwórców, w mieście portowym tworzą nowe towary i stąd dystrybuowane są w globalną przestrzeń gospodarczą.

Powiązanie portów bałtyckich z portami adriatyckimi nie jest jednakże naczelnym celem stawianym przed inicjatywą CETC. Transport drogą lądową z portu położonego nad Adriatykiem do portu bałtyckiego z wykorzystaniem Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego jako

tranzytu, z ekonomicznego punktu widzenia należy uznać za mało prawdopodobny i niegospodarny. Pożądana natomiast jest współpraca regionów i ich rozwój dzięki stymulowaniu ich z różnych kierunków wymiany towarowej. Porty bałtyckie i adriatyckie oraz czarnomorskie, posiadając inny profil odbiorców i nadawców, a także specjalizując się w obsłudze różnych kierunków geograficznych mogą wzmacniać i regulować ekonomiczną aktywność współpracujących, i w różnorodny sposób specjalizujących się regionów. Postrzegając Środkową Europę jako pas o potencjale rozwoju, który nie jest nasycony wysokimi technologiami jak opisany wyżej „zachodnioeuropejski pentagon", a dzięki temu chłonny i otwarty na innowacyjne rozwiązania, wyobrazić można sobie kooperację przedsiębiorstw, czy nawet klastrów skupionych w regionach i uczestniczących w symbiotycznym procesie wymiany towarowej, przetwórstwa, produkcji i usług (Rys. 3.).




**Rys. 3. Schemat powiązań transportowych CETC. Opracowane własne.**

Charakter dystrybucyjno-logistyczny posiadać może cały region CETC ze względu na fakt stanowienia najkrótszej drogi pomiędzy Adriatykiem a Bałtykiem i dodatkowo dostępnośc portów czarnomorskich, poprzez planowany kanał Odra - Dunaj. Stwarza to szansę na rozwinięcie efektywnej kooperacji. Towar przepływający przez Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy ulec może modyfikacji zwiększając swoją wartość i stając się już produktem regionu CETC.

Zwrócić należy w tym miejscu szczególną uwagę na kierunki przepływów transportowych. Dzięki geograficznemu położeniu obszar CETC wiąże także przepływy relacji wschód – zachód. Dotychczasowa polityka Unii Europejskiej, jak również oczekiwania krajów Środkowej Europy sprzyjały rozwojowi powiązań transportowych Europy Zachodniej z krajami kandydującymi do Unii. Szczególnie pielęgnowany był zatem kierunek wschód - zachód, co znalazło też swój wyraz w ukształtowaniu paneuropejskich korytarzy transportowych, które były pierwszą koncepcją zintegrowanego powiązania infrastrukturalnego Europy. Współcześnie, po największym w historii rozszerzeniu Unii Europejskiej koncepcja paneuropejskich korytarzy transportowych uzupełniona została wytycznymi z zakresu transportu w Europie oraz regionach sąsiadujących, które w zdecydowanie szerszy sposób definiują powiązania transportowe kontynentu wytyczając multimodalne lądowe i morskie osie komunikacyjne poza obecne terytorium Unii Europejskiej. Ostateczna więźba powiązań i ich efektywność zależeć będzie w dużym jednak stopniu od Transeuropejskiej Sieci Transportowej (*Trans-European Networks – Transport – TEN-T*) będącej efektem modyfikowanej aktualnie polityki transportowej Unii Europejskiej.

## 4. CETC A SIEĆ TEN-T ORAZ IDEA ZIELONYCH KORYTARZY

Opublikowana w lutym 2009 roku Zielona księga TEN – T wskazuje, iż: „Celem polityki w dziedzinie transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) jest stworzenie infrastruktury niezbędnej do prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego oraz do realizacji celów strategii lizbońskiej na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia. Ma ona także przyczyniać się do zapewnienia dostępności i wzmocnienia spójności ekonomicznej, społecznej i terytorialnej. Polityka ta wspiera prawo wszystkich obywateli EU do swobodnego przemieszczania się na terytorium państw członkowskich. Uwzględnia również wymogi ochrony środowiska z myślą o wspieraniu zrównoważonego rozwoju".

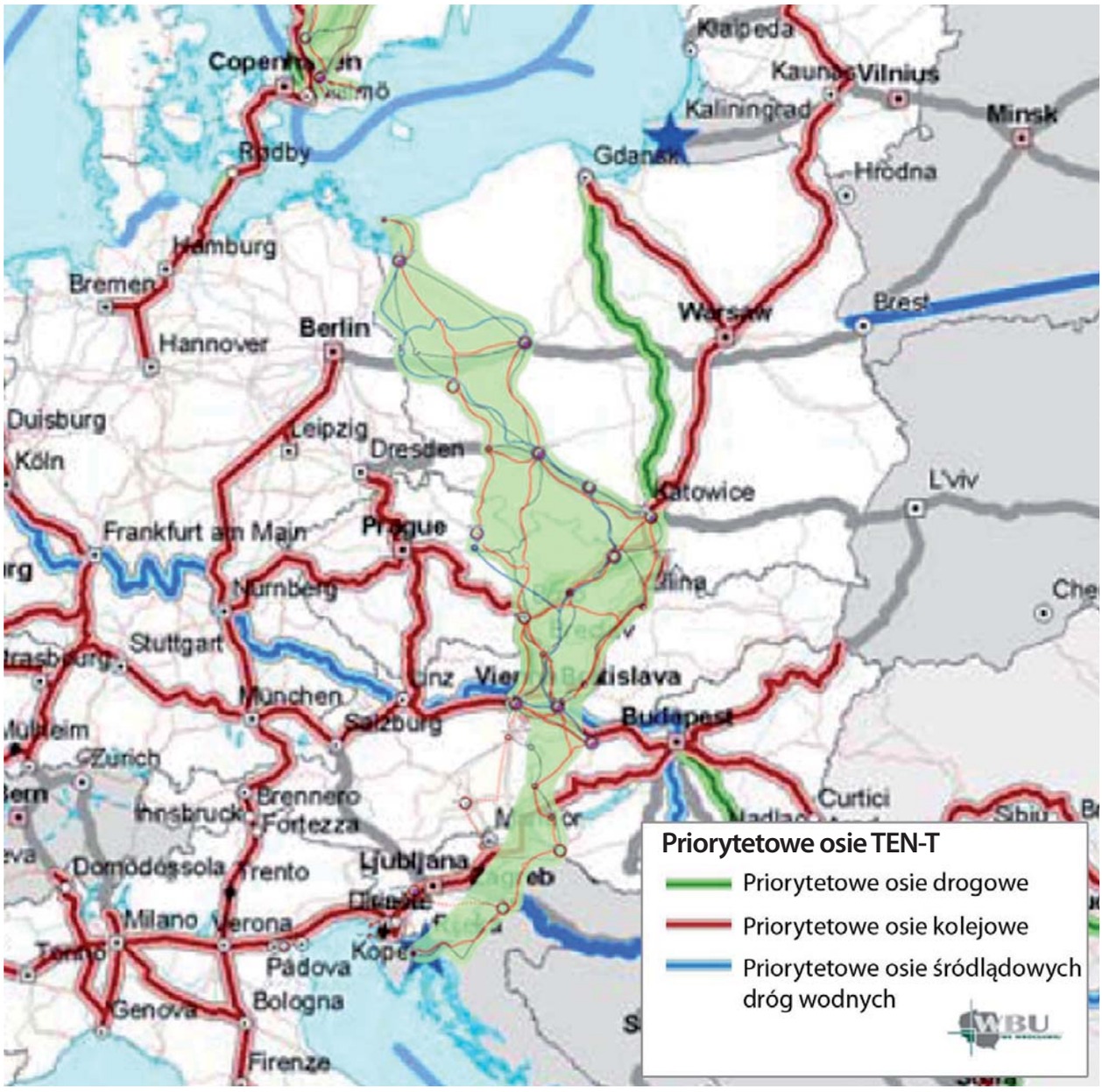
Unia Europejska dąży do rozwinięcia efektywnych ekonomicznie i bezpiecznych ekologicznie usług transportowych w ramach rynku wewnętrznego i poza nim. Sieć TEN-T dzięki zintegrowanej i innowacyjnej strukturze zagwarantować powinna funkcjonowanie tych usług w powiązaniu z rozwojem technologicznym.

Cele te są spójne z zamierzeniami, jakie formułują sygnatariusze inicjatywy CETC – RoutE 65 wobec wspólnego przedsięwzięcia.

Tocząca się obecnie debata nad rewizją polityki transportowej Unii Europejskiej i stworzeniem efektywnego systemu transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, stwarza dobry klimat na wskazanie CETC jako jednego z elementów sieci istotnie wzbogacających kontynent. Dotychczasowe projekty priorytetowe, przygotowane podczas rewizji sieci TEN-T w 2004 roku nie uwzględniały aktywizacji tego obszaru (Rys.4).

Warto w tym miejscu uwypuklić fakt, iż założenia dotyczące CETC są spójne z zaprezentowaną w grudniu 2009 roku ideą zielonych korytarzy -jedną z inicjatyw służących redukcji emisji dwutlenku węgla. Zielone korytarze transportowe, rozumieć należy jako szlaki dla transportu towarowego wykorzystujące zaawansowane technologie, nowoczesny tabor, systemy inteligentnej nawigacji wspomagającej logistykę oraz współmodalność, która zakłada wzajemne uzupełnianie się

żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, kolei, żeglugi śródlądowej i transportu drogowego dla umożliwienia wyboru transportu przyjaznego środowisku. Na trasie tych korytarzy powinny znajdować się obiekty przeładunkowe zlokalizowane w strategicznych miejscach (takich jak porty morskie, porty śródlądowe, stacje rozrządowe i inne właściwe terminale i urządzenia logistyczne) oraz punkty zaopatrzenia w ekologiczne paliwo.




**Rys. 4. Obszar CETC na tle priorytetowych projektów TEN-T w Środkowej Europie.**
[Opracowanie własne na podstawie http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/index_en.html]

Głównym kierunkiem działań regionów skupionych wokół inicjatywy CETC, winno być zatem infrastrukturalne powiązanie potencjałów znajdujących się wewnątrz obszaru CETC. Równolegle do tego procesu odbywać musi się działanie ukierunkowane na efektywne powiązanie sieciami transportowymi z innymi obszarami kontynentu i świata, poprzez rozwój transportu morskiego i lotniczego.

## 5. TOŻSAMOŚĆ I RÓŻNORODNOŚĆ REGIONALNA, JAKO BAZA ROZWOJU TURYSTYKI

Dostępność komunikacyjna, poza zdefiniowanymi atrakcjami turystycznymi i zagospodarowaniem hotelarsko-gastronomicznym jest podstawowym budulcem produktu turystycznego. Bez przygotowania infrastruktury transportowej nie można rozwinąć odpowiedniej oferty turystycznej, ponieważ turystyka, jako forma aktywności bazuje na przemieszczaniu się.

Regiony objęte korytarzem CETC od wybrzeży Bałtyku poprzez nadodrzańskie niziny, Sudety, Wyżynę Czesko-Morawską, Dolinę Dunaju, Średniogórze Zadunajskie po Płaskowyż Kras i Wybrzeże Dalmatyńskie, oferują różnorodne krajobrazy naturalne w umiarkowany sposób przekształcone przez człowieka. Przyroda wraz z pielęgnowaną tradycją i kulturą stanowią wartość nie tylko dla produktu turystycznego, ale także dla zachowania odrębnego charakteru i własnej tożsamości w globalizującym się świecie. Tworząc strategię rozwoju CETC szczególną uwagę poświęcić należy pielęgnowaniu tradycji nie tylko w celu zachowania atrakcji turystycznej, ale dla utrzymania różnorodności stanowiącej najwyższą, bo nieodnawialną wartość.

## 6. STRATEGIA DZIAŁANIA

W celu wykreowania Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego, jako pasa kooperujących ze sobą regionów konieczne jest stworzenie szczegółowej strategii działania. Niezbędne jest określenie sekwencji kolejnych, technicznych i politycznych kroków, a także drobiazgowe badanie potencjałów gospodarczych, demograficznych, innowacyjnych i możliwości kooperacji. Opisane w niniejszym artykule teoretyczne ramy współpracy muszą zostać poddane weryfikacji poprzez zbadanie specjalizacji regionów i określenie ich faktycznych możliwości rozwojowych. Jednym z kluczowych kroków w dalszym rozwoju Inicjatywy CETC będzie zbadanie kosztów inwestycji infrastrukturalnych określonych w strategii. Ekonomiczna, ale uwzględniająca wszystkie koszty, także społeczne, analiza przedsięwzięcia pozwoli określić taktykę dalszego postępowania w tym pozyskiwania środków i zawiązywania nieodzownych aliansów.

Kolejnym ważnym krokiem dla Inicjatywy CETC winno być określenie pól, na których możliwa jest teraz i w przyszłości konkurencja międzyregionalna w Europie.

CETC – czyli przyjazny środowisku i nowoczesny transport wiążący współpracujące regiony, wymaga i zasługuje na wsparcie ze strony Unii Europejskiej, która skłania się w swej polityce do rozwiązań altruistycznych, a nie egoistycznych, ustalających monopole dla systemów transportowych.

Takie też było przesłanie międzynarodowej konferencji promującej CETC, jaka przy wsparciu finansowym Funduszu Wyszehradzkiego odbyła się 13. października 2010r. w Komitecie Regionów w Brukseli po hasłem „Międzynarodowy projekt CETC – przyjazny i nowoczesny transport".

**dr kpt. ż. ś. Krzysztof Woś – Szczecin**
**dr inż. Marian Miłkowski – Wrocław**

# 2 | AKTYWIZACJA MIĘDZYNARODOWEJ ODRZAŃSKIEJ DROGI WODNEJ JAKO WAŻNEGO ELEMENTU ŚRODKOWOEUROPEJSKIEGO KORYTARZA TRANSPORTOWEGO (CETC)

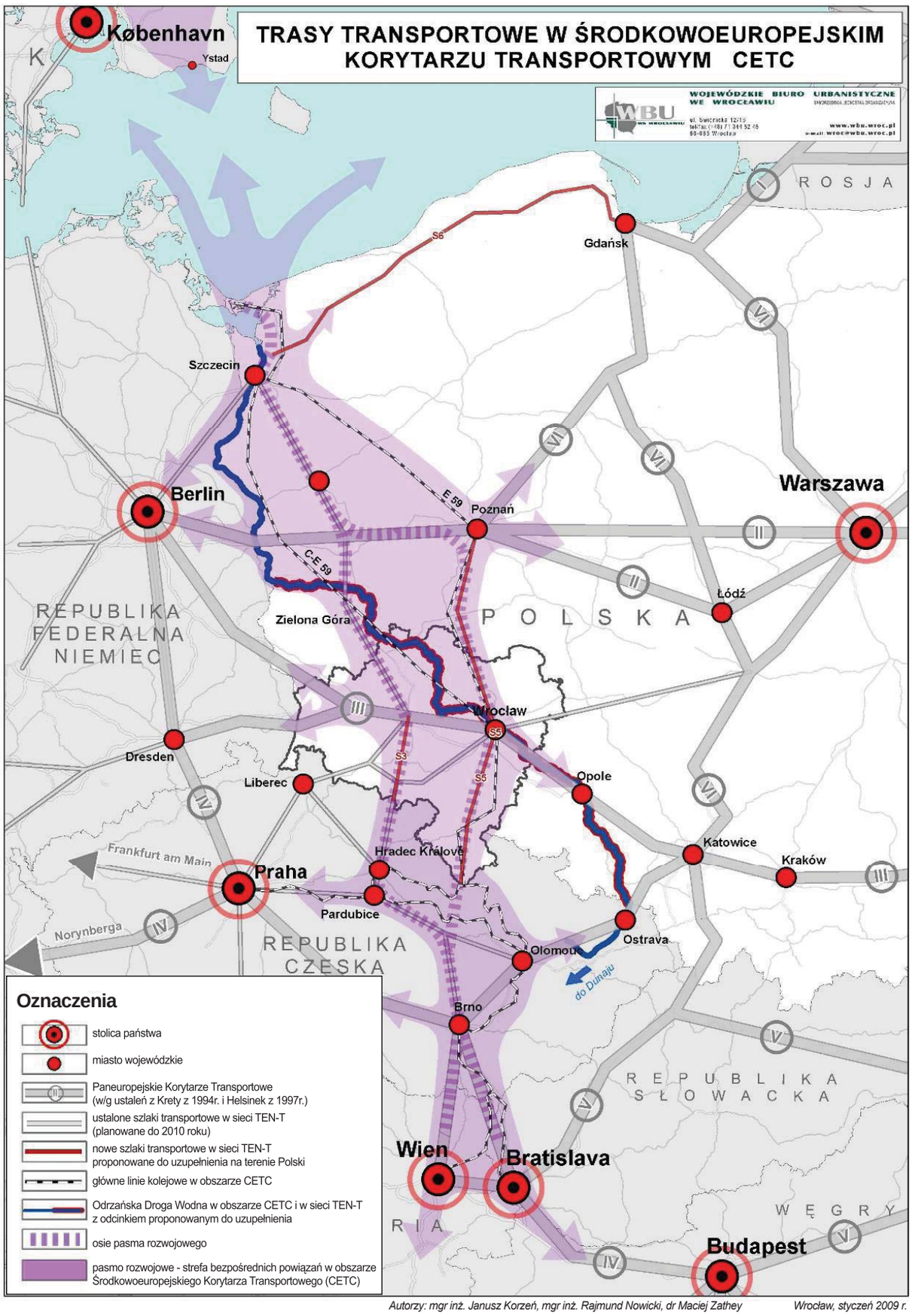
## WSTĘP

Odrzańska Droga Wodna od zawsze stanowiła ważny szlak komunikacyjny, przy którym wyrosły osady, miasta i zakłady produkcyjne. Wraz z rozwojem cywilizacji Odra jako naturalna droga wodna, została wzmocniona innymi rozwiązaniami transportowo – komunikacyjnymi, tj. drogami kołowymi, kolejowymi, a współcześnie szlakami lotniczymi i autostradami morskimi. W ten sposób, ukształtowany w procesie historycznym wielogałęziowy i wielofunkcyjny Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy, w skrócie CETC (ang. Central European Transport Corridor), tworzy wiązki komunikacyjne substytucyjnych i komplementarnych rozwiązań transportowych, służących do przewozu ładunków i pasażerów w relacjach krajowych i międzynarodowych, wiążąc w sposób najdogodniejszy kraje skandynawskie z południem Europy.

## 1. ŚRODKOWOEUROPEJSKI KORYTARZ TRANSPORTOWY

Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy został ustanowiony w drodze porozumienia, jakie zawarto w dniu 06 kwietnia 2004 r. w Szczecinie, pomiędzy 6 regionami europejskimi. Obecnie jest to już 14 regionów z 6 krajów[1], które do celów stałej współpracy powołały Wspólny Sekretariat Techniczny z siedzibą w Szczecinie.
Główne osie korytarza CETC w Polsce stanowią: droga ekspresowa S3, będąca częścią międzynarodowej trasy E 65 (stąd przyjęta decyzją partnerów nowa, rozszerzona nazwa korytarza: CETC RoutE65) oraz międzynarodowa droga wodna Odry. Celem Porozumienia CETC jest doprowadzenie do utworzenia „zielonego" korytarza transportowego północ – południe (rysunek 1) w ramach wspólnej strategii regionów oraz włączenie go do sieci TEN-T (Transeuropean Transport Network). Jednym z ważniejszych działań Sekretariatu Technicznego CETC było zorganizowanie 13 października 2009 r. w siedzibie Komitetu Regionów w Brukseli konferencji pn. „Greener and Smarter Transport", poświęconej zielonemu i przyjaznemu dla środowiska transportowi, w szczególności wodnemu, realizowanemu w ramach korytarza CETC. Jest to bowiem, jako jedyny z obecnie promowanych europejskich korytarzy transportowych, w pełni multimodalny (tabela 1) i z możliwością realizacji po trasie najmniej inwazyjnej dla środowiska.

[1] Na dzień 01.08.2010 są to: Województwo Dolnośląskie, Lubuskie, Opolskie i Zachodniopomorskie (Polska), region Skania (Szwecja), region Hradec Kralove (Czechy), region Bratysława i Trnava (Słowacja), powiaty Vas, Zala i Györ – Moson – Sopron (Węgry), powiat Varaždin, Primorsko – goranska, Karlovačka (Chorwacja). Wolę przystąpienia do Inicjatywy zadeklarowały kolejne regiony.




**Rys. 1. Korytarz CETC RoutE 65**
[Źródło: WBU Wrocław 2009]

W ramach konferencji została przedstawiona prezentacja Województwa Dolnośląskiego pt. *„Kluczowa rola europejskiej drogi wodnej Dunaj – Odra – Łaba dla rozwoju centralnej i wschodniej Europy”*, zaś Województwo Zachodniopomorskie prezentowało znaczenie turystyczne korytarza, zwłaszcza w aspekcie współpracy polsko – niemieckiej. Zaprezentowany został również Projekt SoNorA, który jest kontynuacją projektu Adriatic – Baltic Landbridge (Most lądowy Adriatyk – Bałtyk), zakończonego w kwietniu 2008 r.

**Tabela 1.**
**Odrzański Korytarz Transportowy na tle podstawowych kryteriów stawianych międzynarodowym korytarzom transportowym**

| Kryteria | Odrzański Korytarz Transportowy |
|---|---|
| Międzynarodowy charakter powiązań | Łączy Skandynawię z Europą Środkową i Południową |
| Przenoszenie znaczących potoków ruchu o charakterze towarowym | Przewidywane duże potoki ruchu o charakterze towarowym |
| Ogólne połączenie regionów (pod względem odległości, czasu jej pokonywania oraz ceny) | Stanowi najkrótsze, najszybsze i najtańsze połączenie krajów skandynawskich z Europą Środkową, Półwyspem Apenińskim i Bałkanami |
| Ważne znaczenie pozatransportowe, w tym oddziaływanie na układ przestrzenno-gospodarczy krajów i ich międzynarodowe powiązania | Stanowi drugą (obok Wisły) oś rozwoju społeczno-gospodarczego Polski oraz odgrywa ważną rolę w powiązaniach międzynarodowych północ-południe Europy |
| Rozbudowany potencjał gospodarczo-produkcyjny regionów zlokalizowanych wzdłuż korytarza | Charakteryzuje się znacznym potencjałem społeczno-gospodarczym przyległych regionów |
| Możliwość zastosowania technologii multimodalnych | Posiada infrastrukturę liniową i punktową wszystkich gałęzi transportu – morskiego, wodnego śródlądowego, kolejowego, samochodowego i lotniczego |
| Ważna rola w procesach integracji wewnątrzkrajowych systemów transportowych i kształtowaniu się międzynarodowego systemu transportowego w skali co najmniej części kontynentu | Jest naturalnym uzupełnieniem sieci międzynarodowych powiązań krajów Unii Europejskiej (TENs), a także sieci transportowej krajów Europy Środkowej i wschodniej |

[Źródło: W. Paprocki, J. Pierequd: Odrzański Korytarz Transportowy. „Przegląd Komunikacyjny” 2001, nr 11]

Odrzańska Droga Wodna pozostaje jednym z głównych elementów infrastruktury technicznej CETC, łącząc aglomerację szczecińską oraz morsko-rzeczne porty ujścia Odry z aglomeracjami wrocławską i górnośląską, za pośrednictwem drogi wodnej Wisła – Odra z wielkopolskim obszarem gospodarczym i pozostałą siecią polskich dróg wodnych, a poprzez kanały Odra – Hawela i Odra – Szprewa z aglomeracją berlińską oraz zachodnią częścią kontynentu europejskiego. Niewykorzystaną szansą natomiast pozostaje połączenie wodne Odra – Dunaj, które ciągle znajduje się jedynie na etapie koncepcji.

## 2. STAN TECHNICZNY ORAZ PARAMETRY EKSPLOATACYJNE ODRZAŃSKIEJ DROGI WODNEJ

Rzeka Odra jest najlepiej zagospodarowaną drogą wodną w Polsce, na której realizuje się ok. 90 % krajowych przewozów wodnych śródlądowych. Jednak istniejąca zabudowa rzeki jest niedostosowana do obecnych potrzeb transportowych. Wynika to z wielu błędów, jakie popełniono w trak-

cie jej zagospodarowania na przełomie XIX i XX w., przy czym całości prac nigdy nie dokończono. Dodatkowo, brak odpowiednich nakładów na jej utrzymanie doprowadził do dekapitalizacji zabudowy hydrotechnicznej, która na poszczególnych odcinkach charakteryzuje się różnym stopniem fizycznego zużycia obiektów i różnymi parametrami eksploatacyjnymi (Tabela 2). Obszernie wypowiedział się na ten temat ówczesny dyrektor Okręgowej Dyrekcji Gospodarki Wodnej we Wrocławiu - T. Malkiewicz w „Gospodarce Wodnej" nr 12/1992 (str. 278-283). Od tego czasu sytuacja jeszcze się pogorszyła.

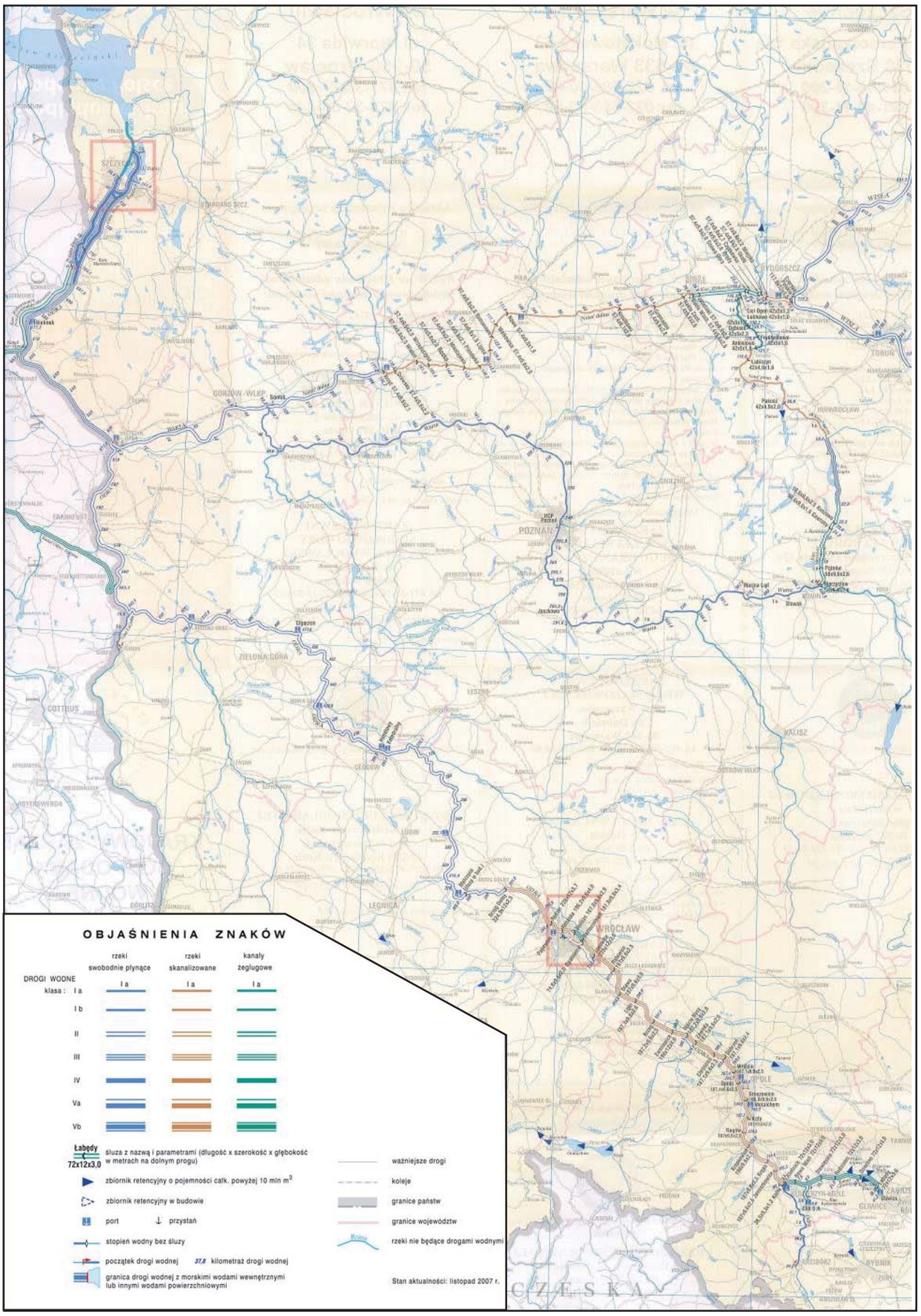
**Tabela 2.**
**Charakterystyka wybranych śródlądowych szlaków żeglugowych w Polsce**

| Nazwa śródlądowej drogi wodnej | Długość [km] | Klasa drogi wodnej |
|---|---|---|
| Odrzańska Droga Wodna wraz z kanałami Gliwickim i Kędzierzyńskim | | |
| KANAŁ KĘDZIERZYŃSKI<br>- od Kanału Gliwickiego do Zakładów Azotowych „Kędzierzyn" | 5,9 | II |
| KANAŁ GLIWICKI<br>- od Gliwic do Kędzierzyna - Koźla | 41,2 | II |
| RZEKA ODRA<br>- od Kędzierzyna – Koźla do Brzegu Dolnego<br>- od Brzegu Dolnego do ujścia Warty<br>- od ujścia Warty do Ognicy<br>- od Ognicy do Widuchowej | <br>187,1<br>335,0<br>79,4<br>7,1 | <br>III<br>II<br>III<br>Vb |
| RZEKA ODRA WSCHODNIA<br>- od Widuchowej do przekopu Klucz - Ustowo | 26,4 | II |
| RZEKA REGALICA<br>- od przekopu Klucz – Ustowo do jeziora Dąbie | 11,1 | III |
| JEZIORO DĄBIE<br>- od ujścia Regalicy do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi | 9,5 | Vb |
| RZEKA ODRA ZACHODNIA<br>- od ujścia Regalicy do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi | 36,6 | Vb |

[Źródło: Opracowanie własne na podstawie Załącznika Nr 1 do Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz. U. z 2002 r., nr 77, poz. 695)]

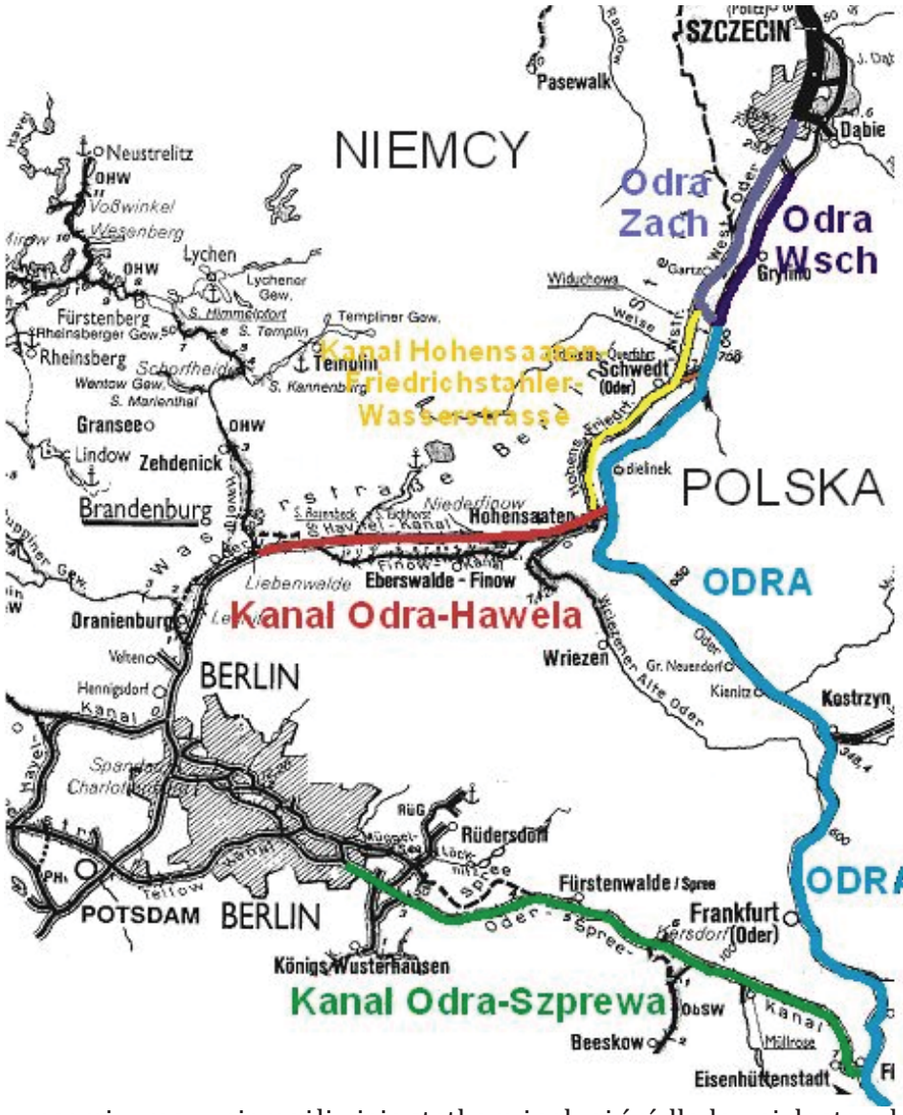
W okresie powojennym wybudowano na Odrze i w jej dorzeczu kilka obiektów hydrotechnicznych, np. w 1958 r. oddano do eksploatacji stopień wodny w Brzegu Dolnym, zaś od 1997 r. buduje się stopień wodny Malczyce, ale nie zrealizowano żadnego kompleksowego programu. Brak konsekwencji przy podejmowaniu działań inwestycyjnych oraz niedofinansowanie bieżącego utrzymania zabudowy technicznej rzeki spowodowało, że warunki nawigacyjne (głównie głębokości tranzytowe) na środkowym odcinku Odry uniemożliwiają przez większość okresu nawigacyjnego uprawianie efektywnej żeglugi handlowej pomiędzy górnym i dolnym odcinkiem Odry. Szczególnie niekorzystne są tzw. lata suche, o małej wielkości opadów i małym zasilaniu rzeki w wodę. W takich latach na swobodnie płynącym odcinku Odry od Brzegu Dolnego do Cigacic żegluga nie może się odbywać ze względu na zbyt małe (poniżej 1,0 m) głębokości tranzytowe przez ok. 60-70 % okresu nawigacyjnego, tj. przez 220-240 dni roku[2].

[2] Dubicki A.: *Uwarunkowania hydrologiczne Odrzańskiej Drogi Wodnej*, w: *Odra - szanse i wyzwania w świetle doświadczeń europejskich.* Konferencja Międzynarodowa. Urząd Wojewódzki we Wrocławiu. Wrocław 1997 r., s. ll.




**Rys. 2. Odrzańska Droga Wodna**
[Źródło: Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej]

Żeglowność handlową rzeki Odry liczy się od Koźla (km 95,6) do dolnego awanportu śluzy w Brzegu Dolnym (km 282,6). Odra pokonuje spad 62,5 m, poprzez 23 stopnie wodne o spadach 1,75 – 7,06 m. Na całym odcinku Odry skanalizowanej zapewniona jest głębokość tranzytowa 1,8 m przez cały sezon żeglugowy, trwający tu średnio 270 dni w roku. Wyjątek stanowi 4,0 km odcinek rzeki, pomiędzy Oławą a Kotowicami, gdzie śluza Oława znajduje się poza zasięgiem cofki jazu Kotowice i w czasie małych przepływów głębokości maleją do 1,4 m.
W spiętrzeniu stopnia wodnego Januszkowice, w obrębie portu Koźle w km 98,1 rzeki Odry, swój początek bierze Kanał Gliwicki, liczący 41,2 km. Wliczany on jest do właściwej Odrzańskiej Drogi Wodnej. Kanał Gliwicki kończy się portem przemysłowym, jedynym w zagłębiu górniczo-hutniczym Górnego Śląska.
Kanał ten został oddany do eksploatacji 08.12.1939 r. (zastępując stary, małogabarytowy Kanał Kłodnicki). Tego samego dnia Niemcy bardzo uroczyście rozpoczęli budowę połączenia żeglugowego Odra – Dunaj wraz z odgałęzieniem do rzeki Wisły (Kędzierzyn – Kraków). Kanał Gliwicki ma na każdym z 6 stopni po dwie śluzy bliźniacze 72 x 12 x 3,5 m o łącznym spadzie 43,6 m. W tym czasie był to najnowocześniejszy kanał w Europie. Niedostateczna konserwacja i utrzymanie spowodowały przez lata jego znaczną degradację, a także zamulenie (będące skutkiem erozji chemicznej miejscowego kamienia wapiennego użytego do ubezpieczeń brzegów kanału), przez co dopuszczalne zanurzenie ładownych barek zostało ograniczone do niewiele ponad 1,5 m. Sytuacja uległa poprawie dopiero po zastosowaniu dodatkowych ubezpieczeń bitumicznych, a przede wszystkim po uruchomieniu w 1964 r. zbiornika retencyjnego Dzierżno Duże, zatrzymującego zanieczyszczenia pyłem węglowym wód zasilającej kanał rzeki Kłodnicy.
W km 9,1 Kanału Gliwickiego, licząc od rzeki Odry w Koźlu, na górnym stanowisku śluz Nowa Wieś rozpoczyna się Kanał Kędzierzyński, prowadzący do portu Zakładów Azotowych„Kędzierzyn". Do budowy kanału wykorzystano wykopy rozpoczętej przez Niemców budowy Kanału Odra - Dunaj, przerwanej ok. 1941 r.
Kanał Kędzierzyński liczy 5,6 km długości, jest jednopasmowy, o głębokości 2,25 m i szerokości koryta w dnie 15,0 m. Kanał kończy się jednym, dobrze wyposażonym basenem portowym.
Z uwagi na parametry eksploatacyjne drogi wodnej Kanału Gliwickiego i Kanału Kędzierzyńskiego oraz Odry skanalizowanej i Odry środkowej od Brzegu Dolnego do ujścia Nysy Łużyckiej, maksymalne wymiary jednostek pływających nie mogą przekraczać 71,0 m długości i 9,0 m szerokości w odniesieniu do pojedynczych statków z własnym napędem oraz 118,0 m długości i 9,0 m szerokości w przypadku zestawów pchanych.
Odra jest rzeką graniczną pomiędzy Polską a Niemcami od ujścia rzeki Nysy Łużyckiej (km 542,4) do Widuchowej (km 704,1), gdzie rozdziela się na dwa ramiona, to jest Odrę Zachodnią i Wschodnią, a granica państwa przechodzi w Widuchowej na Odrę Zachodnią (km 0,0) i biegnie do km 17,15, gdzie z Odry Zachodniej przechodzi na obszar lądowy.
Na tymże odcinku granicznym odgałęzia się kanał Odra – Szprewa w km 553,4 (Eisenhüttenstadt), a w km 667,0 (Hohensaaten) Odra posiada połączenie żeglugowe z kanałem Odra – Hawela. Poprzez kanał Schwedt w km 697,0 (Ognica) Odra łączy się z kanałem Hohensaaten-Friedrichstahler-Wasserstrasse (HoFriWa). W km 683 w miejscowości Piasek kończy się odcinek uregulowany rzeki Odry. W km 617,6 (Kostrzyn) do Odry uchodzi rzeka Warta, która poprzez swój dopływ – Noteć, Kanał Bydgoski i Brdę łączy się z dolną Wisłą (w Bydgoszczy – Fordonie). Z uwagi na parametry eksploatacyjne granicznego i dolnego odcinka rzeki Odry, maksymalne wymiary pojedynczych statków z własnym napędem nie mogą przekraczać 82,0 m długości i 11,45 m szerokości, a w przypadku zestawów pchanych 156,0 m długości i 11,45 m szerokości. W obrębie szczecińskiego węzła wodnego największym utrudnieniem dla żeglugi pozostają 3 mosty, które




ograniczają, a czasami wręcz uniemożliwiają statkom żeglugi śródlądowej dostęp do portu szczecińskiego oraz pozostałych portów ujścia Odry.

**Rys. 3. Odra dolna i środkowa oraz jej powiązania zewnętrzne**
[Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Wasserstrassen von Elbe bis Oder. Band 10a: Die Oder. Nagel's Nautic Verlag. Berlin 1993, s. 3]

W obrębie wewnętrznych wód morskich wodną sieć komunikacyjną ujścia Odry tworzy tor wodny Szczecin-Świnoujście, łączący porty morskie w Szczecinie, Policach i Świnoujściu, tory podejściowe do małych portów i przystani Zalewu Szczecińskiego i Kamieńskiego oraz licznych nabrzeży miejskich i zakładowych.
Całkowita długość toru wodnego Szczecin-Świnoujście, wynosi 68,0 km, a jego parametry eksploatacyjne oraz akwenów portowych utrzymywane są w większości w sposób sztuczny, umożliwiający przyjmowanie w Świnoujściu statków o długości 235,0 m i maksymalnym zanurzeniu 12,8 m, a w Szczecinie odpowiednio 160,0 m i 9,15 m.
Flota śródlądowa może korzystać z całej długości toru wodnego Szczecin-Świnoujście, gdy posiada zanurzenie przekraczające 3,0 m. Natomiast przy korzystaniu z toru wodnego przy mniejszym

zanurzeniu trzeba uwzględniać ograniczenia, zawarte w przepisach portowych[3]. Największe utrudnienie dla taboru wodnego śródlądowego na tej trasie stanowią warunki hydrometeorologiczne, tzn. zalodzenie, mgła, wiatr i towarzyszące mu falowanie. Średnia liczba dni z lodem dla warunków przeciętnej zimy wynosi dla Zalewu Szczecińskiego (podobnie jak dla dolnego odcinka Odry) ok. 50 dni i zwiększa się niemal dwukrotnie przy zimie „surowej". Średnia liczba dni z mgłą waha się w przedziale 17-35 dni w roku, przy czym pod pojęciem mgły rozumie się stan pogody, przy którym widoczność spada poniżej 2000 m. Jednak najtrudniejsze dla żeglugi śródlądowej są dni (ok. 50 w roku), kiedy wiatr na Zalewie Szczecińskim wieje z siłą przekraczającą 4° w skali Beauforta, zwłaszcza od morza.

## 3. CHARAKTERYSTYKA PORTÓW ODRZAŃSKICH

Na Odrzańskiej Drodze Wodnej jest czynnych 19 portów, nie licząc Kostrzyna u ujścia Warty, zwyczajowo traktowanego jako port odrzański. Do najważniejszych na Kanale Gliwickim należą dwa czynne porty: w Gliwicach i Kędzierzynie – Azotach, natomiast do ważniejszych portów na skanalizowanym górnym odcinku Odry zalicza się Koźle, Opole i Wrocław.

**Port w Gliwicach** jest najnowocześniejszym śródlądowym portem w Polsce (Tabela 3).
Port składa się z trzech basenów, tj. węglowego, paliwowego i towarowego oraz obszernej redy manewrowo-postojowej i terminalu kontenerowego. Zdolność przeładunkowa portu wynosi ok. 2,5 mln ton rocznie. Plany rozwojowe portu są związane ze Śląskim Centrum Logistyki S.A. [4].

**Tabela 3**
**Parametry techniczno-eksploatacyjne portów Kanału Gliwickiego i skanalizowanego górnego odcinka Odry**

| Lp. | Nazwa portu | Lokalizacja portu | Długość nabrz. przeładunk. [m] | Pow. placów składowych [m$^2$] | Możliwość składowania towarów [tys. ton] | Infrastruktura komunikacyjna |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Gliwice | Kanał Gliwicki km 39,32-41,20 | 3040 | 27300 | 150 węgla i miału, 25 rudy | drogowa i kolejowa |
| 2. | Kędzierzyn -Azoty | Kanał Kędzierzyński km 5,6 | 265 | 105000 | 60 nawozów | drogowa i kolejowa |
| 3. | Kędzierzyn – Koźle | Odra km 98,1 | 3125 | 48130 | 300 węgla i miału | drogowa i kolejowa |
| 4. | Metalchem Opole | Odra km 143,3 | 97 | 2500 | Wielkowymiarowe konstrukcje stalowe | drogowa i kolejowa |
| 4. | Opole | Odra km 154,7 | 230 | 8500 | 30 węgla; 15 mat. budowlanych | drogowa i kolejowa |
| 6. | Wrocław – Port Miejski | Odra km 250,0 | 1720 | 40000 | 150 węgla i miału; 100 kruszyw naturalnych | drogowa i kolejowa |

[3] Zarządzenie Nr 4 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 17 września 2002 r. - Przepisy portowe (Dz. U. Województwa Zachodniopomorskiego, nr 67, poz. 1429 wraz z późniejszymi zmianami).

[4] Strona internetowa Śląskiego Centrum Logistyki S.A.: www.scl.com.pl

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 7. | Wrocław - Elektro-ciepłownia | Kanał Miejski km 6,8 | 150 | 48400 | 800 węgla | kolejowa |

[Źródło: Opracowanie własne na podstawie Załącznika Nr 1 do Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz. U. z 2002 r., nr 77, poz. 695)]

**Port Kędzierzyn - Azoty** Zakładów Azotowych „Kędzierzyn" S.A. składa się z jednego basenu, posiadającego nabrzeże pionowe i skarpowe oraz obrotnicę na wejściu do portu, stanowiącą rodzaj redy. Zdolność przeładunkowa portu szacowana jest na 150,0 tys. ton rocznie. O dalszym rozwoju portu prawdopodobnie zadecyduje jego prywatyzacja i możliwości poprawy parametrów eksploatacyjnych Odrzańskiej Drogi Wodnej[5].

**Port Kędzierzyn - Koźle** jest własnością miasta, jest też największym portem śródlądowym na Odrze. Roczna zdolność przeładunkowa portu wynosi obecnie ok. 1,0 mln ton, podczas gdy np. w roku 1938 przeładunki sięgnęły 3,9 mln t. Stan techniczny portu jest zły. Gmina, jako właściciel portu, planuje na jego terenie utworzenie centrum logistycznego.

**Port „METALCHEM" Opole** ma jeden basen. Zdolność przeładunkowa portu szacowana jest na 65,0 tys. ton rocznie. Stan techniczny nabrzeża przeładunkowego jest dobry. W najbliższym czasie na terenie portu nie przewiduje się inwestycji infrastrukturalnych[6].

**Port Opole (Zakrzów)** jest własnością „Odratrans" S.A., która jest największym polskim przewoźnikiem wodnym śródlądowym. Port składa się z jednego basenu. Zdolność przeładunkowa portu oceniana jest na 120,0 tys. ton rocznie. Stan techniczny nabrzeża jest dobry, natomiast basen pozostaje zamulony, co ogranicza jego głębokości. Dalszy rozwój portu, a w jego ramach przyszłe inwestycje infrastrukturalne uzależnione są od przyjętej przez „Odratrans" S.A. strategii rozwojowej[7].

**Port Miejski Wrocław**, jednobasenowy, jest własnością „Odratrans" S.A., zarządzany podobnie jak port w Opolu przez „Odratrans – Porty" sp. z o.o. Zdolność przeładunkowa portu szacowana jest na 900,0 tys. ton rocznie. Stan techniczny portu jest dobry. Również w tym przypadku rozwój portu uzależniony jest od planów rozwojowych „Odratrans" S.A., determinowanych poprawą parametrów eksploatacyjnych drogi wodnej na Odrze [8].

Ponadto wykorzystywane jest nabrzeże przeładunkowe w km 255,0 prawego brzegu Odry, powyżej wjazdu do basenu portowego. Do niedawna port ten ściśle współpracował z **Portem Wrocław – Popowice**, którego tereny zostały sprzedane w 2006 r. firmie deweloperskiej pod inwestycje mieszkaniowe i usługi miejskie[9].

**Port Wrocław – Elektrociepłownia**, leżący na lewym brzegu Kanału Miejskiego w km 6,8, sąsiaduje z Portem Miejskim Wrocław. Zbudowany w roku 1964 z przeznaczeniem wyłącznie do przeładunków węgla na potrzeby Elektrociepłowni Wrocław w ilości do 800 tys. ton rocznie.

Do ważniejszych portów środkowego odcinka rzeki Odry swobodnie płynącej należą porty w Malczycach, Ścinawie, Głogowie, Nowej Soli i Cigacicach (Tabela 4).

**Port Malczyce** stanowi własność gminy Malczyce, a eksploatowany jest przez spółkę portową „Navatrans - Port Szczecin". Posiada dwa baseny portowe. Zdolność przeładunkowa portu wynosi 70,0 tys. ton rocznie. Port posiada również warsztaty stoczniowe wyposażone w pochylnie, które eksploatuje „Malbo" sp. z o.o. w Malczycach, budująca barki dla armatorów holenderskich. W „Planach rozwoju lokalnego gminy Malczyce", zatwierdzonych w 2004 r., poza budową przystani kajakowej

[5] Strona internetowa Zakładów Azotowych „Kędzierzyn": www.zak.com.pl

[6] Strona internetowa „Metalchem Serwis" Spółka z o.o.: www.metalchemserwis.pl

[7] Strona internetowa „Odratrans" S.A.: www.odratrans.com.pl

[8] Strona internetowa „Odratrans" S.A.: www.odratrans.com.pl

[9] Strona internetowa „Żegluga śródlądowa - wczoraj, dziś, jutro": www.zegluga.wroclaw.pl

nie przewiduje się podejmowania inwestycji infrastrukturalnych w ramach funkcji portowych.

**Port Ścinawa** jest własnością gminy Ścinawa i obecnie nie jest eksploatowany. Składa się z jednego basenu, port nie posiada żadnych urządzeń przeładunkowych. W 2005 r. gmina pogłębiła zamulony od powodzi 1997 r. basen i kanał portowy, wydobywając ok. 4,0 tys. $m^3$ szlamu. Port posiada dużą rezerwę terenu, która zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego, przeznaczona jest na jego rozbudowę. Brak jest natomiast podmiotu zainteresowanego jego zagospodarowaniem[10].

**Tabela 4**
**Parametry techniczno-eksploatacyjne portów środkowego odcinka rzeki Odry swobodnie płynącej**

| Lp. | Nazwa portu | Lokalizacja portu | Długość nabrz. przeładunk. [m] | Powierzchnia placów składowych [$m^2$] | Możliwość składowania towarów [tys. ton] | Infrastruktura komunikacyjna |
|---|---|---|---|---|---|---|
| l. | Malczyce | Odra km 305,0 | 1020 | 2300 | 45, węgiel i miał | drogowa i kolejowa |
| 2. | Ścinawa | Odra km 332,1 | 120 | 4800 | 45, materiały budowlane | drogowa i kolejowa |
| 3. | Głogów | Odra km 393,3 | 200 | 4000 | 60, kruszywa naturalne | drogowa |
| 4. | Nowa Sól | Odra km 429,8 | 400 | 2000 | 35, kruszywa naturalne | drogowa i kolejowa |
| 5. | Cigacice | Odra km 471,8 | 544 | 8200 | 40, kruszywa naturalne; 25, mat. bud; 10, drobnica | drogowa i kolejowa |

[Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Lokalizacja i charakterystyka portów, przeładowni i nabrzeży Odrzańskiej Drogi Wodnej: Porty Odrzańskie S.A. Opole 1997]

**Port Głogów „Katedralny"** jest własnością „Odratrans" S.A. Posiada jeden basen portowy. Zdolność przeładunkowa portu wynosi 180,0 tys. ton rocznie. W ofercie inwestycyjnej gminy Głogów znalazły się tereny pomiędzy Hutą Miedzi Głogów a miastem, na których m. in. proponuje się budowę nowego portu lub rozbudowę starego portu, przystosowując je do obsługi przeładunków rudy miedzi w ramach kooperacji Huty w Głogowie z niemieckim portem w Eisenhüttenstadt.

**Port w Nowej Soli** jest własnością PKN Orlen S.A. Składa się z jednego basenu oraz wyposażenia stoczni wraz z pochylnią. Zdolność przeładunkowa portu wynosi 65,0 tys. ton rocznie. Jego możliwości rozwojowe zależą od planów rozwojowych oraz kondycji finansowej spółki.

**Port w Cigacicach** jest własnością Katowickiego Holdingu Węglowego S.A. Składa się z jednego basenu, zdolność przeładunkowa portu wynosi 350,0 tys. ton rocznie. Holding węglowy angażując się w działalność portową chce podwyższyć atrakcyjność swojej oferty i ułatwić sobie ekspansję na rynki zachodnie, głównie niemiecki.

Na uwagę zasługuje inicjatywa samorządowa, w wyniku której w Cigacicach, Nowej Soli, Krośnie Odrzańskim i Bytomiu Odrzańskim powstały obiekty turystyki wodnej. W projekcie zakończonym w czerwcu 2007 r. zrealizowano budowę przystani turystycznych, zdolnych do przyjmowania zarówno średniej wielkości pasażerskich statków rzecznych, jak też jachtów i kajaków. Projekt otrzymał dofinansowanie w wysokości blisko 70 % całkowitych kosztów z Programu INTERREG III A.

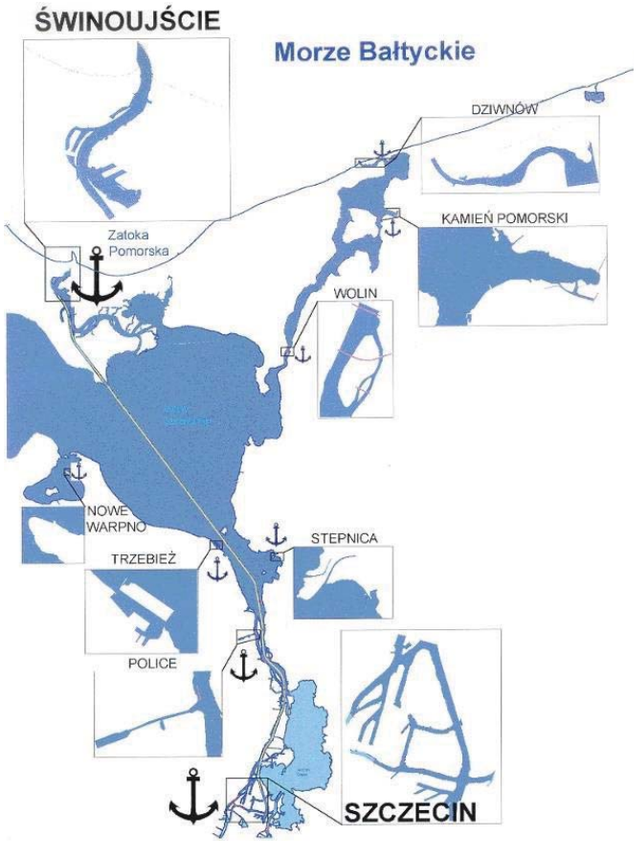
[10] Strona internetowa Serwisu Samorządowego: www.samorzad.pap.pl

W obrębie dolnego odcinka rzeki Odry nie ma po stronie polskiej portów śródlądowych. Do większych przeładowni zakładowych należy kopalnia kruszywa naturalnego w Bielinku (km 677,0 rzeki Odry), eksploatowana przez Szczecińskie Kopalnie Surowców Mineralnych S.A. Wyrobisko powstałe w wyniku wydobycia kruszywa zalane jest wodą i posiada ok. 13 ha powierzchni oraz średnią głębokość 20,0 m. Wykorzystywane jest przez statki śródlądowe jako schronisko w okresie zimowym oraz w czasie spływu wielkich wód roztopowych lub opadowych. Ciągle nie wykorzystywaną szansą pozostaje Elektrownia Dolna Odra S.A w Nowym Czarnowie, która pomimo bezpośredniego dostępu do Odry nie jest przystosowana do obsługi przez transport wodny śródlądowy[11].

Również w rejonie ujścia Odry nie ma portu śródlądowego, jako wyłączonego obiektu administracyjnego, a żegluga korzysta przede wszystkim z urządzeń i nabrzeży portów morskich i przeładowni zakładowych.

W opinii armatorów śródlądowych korzystne warunki dla obsługi barkowej oferuje **port w Świnoujściu**, którego miejsca przeładunku już w założeniach projektowych przewidywały potrzeby taboru wodnego śródlądowego. Zdecydowanie gorzej w tej ocenie wypada **port szczeciński**, gdzie żegluga śródlądowa napotyka na szereg trudności, wśród których do najważniejszych należą: brak wyznaczonych nabrzeży oraz urządzeń specjalistycznych do za- i wyładunku jednostek żeglugi śródlądowej; brak nowoczesnego sprzętu przeładunkowego i ograniczony wysięg żurawi portowych oraz brak wyznaczonych miejsc postojowych.

W rejonie ujścia Odry zlokalizowanych jest kilkanaście przedsiębiorstw, które posiadając lub użytkując infrastrukturę umożliwiającą im dostępność transportową od strony wody, są lub mogą być obsłużone m.in. przez żeglugę śródlądową. Największe i najlepiej przystosowane do obsługi barkowej są Zakłady Chemiczne „Police" S.A. Do innych tego typu przedsiębiorstw należą zakłady przemysłu przyportowego, elektrociepłownie, przedsiębiorstwa budownictwa hydrotechnicznego, stocznie remontowe oraz przeładownie należące do samych przedsiębiorstw armatorskich. Potencjał suprastruktury w omawianych przeładowniach zakładowych jest zróżnicowany i charakteryzuje się dużą rezerwą zdolności przeładunkowej. Jednak stacjonarnymi urządzeniami przeładunkowymi dysponują tylko zakłady przemysłu przyportowego oraz elektrociepłownie i jest to na ogół sprzęt przestarzały technicznie i technologicznie. Cechą szczególną większości nabrzeży przeładowni zakładowych jest ich niezadowalający stan techniczny.




**Rys. 4. Morskie porty ujścia Odry**
[Źródło: Opracowanie własne K. Woś]

W obrębie ujścia Odry statki żeglugi śródlądowej świadczą usługi przewozowe na rzecz małych portów morskich. W oparciu o naturalne rozmieszczenie geograficzne, małe porty i przystanie Zalewu Szczecińskiego i Kamieńskiego, możemy podzielić na następujące grupy przestrzenne:

– obręb Zalewu Szczecińskiego i Roztoki Odrzańskiej, z Nowym Warpnem, Pod-

[11] Podobna sytuacja występuje w Elektrowni Opole S.A. w Czarnowąsach pod Opolem

grodziem, Trzebieżą, Gunicą i Stepnicą;

- cieśnina Dziwny, z Dziwnowem, Kamie-niem Pomorskim, Sierosławiem i Wolinem;
- cieśnina Świny, z Wiekiem, Wapnicą, Lubinem, Przytorzem i Karsiborzem.

Największe możliwości rozwojowe posiadają (ze względu na usytuowanie, wyposażenie oraz pełnione funkcje) małe porty w Nowym Warpnie, Trzebieży, Stepnicy, Dziwnowie, Kamieniu Pomorskim i Wolinie (Rysunek 4).

W małych portach morskich nie ma formalnie powołanych podmiotów zarządzających – funkcje właścicielskie w odniesieniu do ich terytorium wykonują gminy oraz Skarb Państwa reprezentowany przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie. Jedynym portem w pełni skomunalizowanym (w 1991 r.) w rejonie ujścia Odry jest port w Stepnicy. Własność akwenów portowych wyłączona jest z gestii gmin i przynależy wyłącznie Skarbowi Państwa[12]. Stan zagospodarowania omawianych portów jest zróżnicowany.

Ilość nabrzeży waha się od 4 w Stepnicy do 15 w Trzebieży i Dziwnowie. Przeważnie są to nabrzeża oczepowe, które nawet w dobrym stanie technicznym mogą jedynie przenosić niewielkie obciążenia (poniżej 2,0 t/m$^2$), co zawęża ich możliwości przeładunkowe. Oprócz nabrzeży, porty posiadają bardziej rozbudowaną infrastrukturę, która obejmuje baseny portowe (Dziwnów, Stepnica, Kamień Pomorski i Trzebież), falochrony (Dziwnów i Trzebież), pomosty postojowe i rybackie (Dziwnów, Kamień Pomorski i Trzebież), obrotnicę (Stepnica) oraz dalby cumownicze (Dziwnów i Trzebież)[13].

Najogólniej można przyjąć, że w dobrym stanie technicznym są te elementy infrastruktury małych portów, które zostały zbudowane lub odbudowane w okresie powojennym i są na bieżąco eksploatowane. Potencjał suprastrukturalny omawianych portów jest niewielki, a jego poszczególne składniki są z reguły własnością bezpośrednich użytkowników. Ze względu na małe obroty ładunkowe, z niektórych portów w przeszłości wycofano dźwigi przeładunkowe (np. w Kamieniu Pomorskim).

Większe place składowe znajdują się tylko w Wolinie, Trzebieży i Stepnicy. W Kamieniu Pomorskim i w Wolinie są stare, ale jeszcze technicznie sprawne elewatory zbożowe, o pojemności 2187,0 i 2495,0 ton. Przy czym ten pierwszy nie posiada urządzeń przeładunkowych od strony wody i obsługiwany jest przez kolej.

Magazyny oraz budynki warsztatowe z reguły znajdują się na terenach portowych baz rybackich i służą tylko przedsiębiorstwom, których są własnością. W dwóch portach istnieją stacje paliw i smarów (w Trzebieży i Dziwnowie), w jednym bocznica kolejowa (w Kamieniu Pomorskim – lecz nie dochodząca do nabrzeży) oraz we wszystkich slipy do wyciągania łodzi. Jachty obsługiwane są w zasadzie tylko w Trzebieży, gdzie jest też nabrzeże pasażerskie (podobnie jak w Nowym Warpnie).

## 4. FLOTA ŚRÓDLĄDOWA

W roku 2008 flota polskich armatorów śródlądowych liczyła 861 jednostek pływających, o łącznej mocy 102 800 kW i nośności 280 016 ton wymierzonych (Tabela 5).

Z trzech podstawowych systemów eksploatacyjnych polskiej floty śródlądowej, dominuje system pchany, natomiast drugą grupę statków towarowych stanowią barki motorowe.

Eksploatowana obecnie flota śródlądowa została zbudowana na przełomie lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych ubiegłego wieku i była wówczas jedną z najnowocześniejszych w Europie.

[12] Ustawa z dnia 20 grudnia 1996r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 1997, nr 9, poz. 44).

[13] *Warunki funkcjonowania małych portów morskich wraz z zakresem odpowiedzialności państw za ich rozwój (na przykładzie ujścia Odry).* Pr. zbiorowa. Polskie Towarzystwo Ekonomiczne. Szczecin 1990, s. 82.

Zahamowanie budowy nowych jednostek pływających nastąpiło w latach dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku, wskutek znacznego zmniejszenia na ten cel nakładów inwestycyjnych, co spowodowało nie tylko powstrzymanie prac nad dalszymi zmianami jakościowymi w technice przewozów wodnych śródlądowych, ale również systematyczny spadek liczebności taboru pływającego.

Struktura podmiotowa rynku usług żeglugi śródlądowej w Polsce uległa po 1990 r. rozproszeniu. Przed transformacją ustrojową transportem wodnym zajmowało się siedem państwowych przedsiębiorstw żeglugowych. Dwa największe, tj. Odratrans S.A. (była Żegluga na Odrze) i Żegluga Bydgoska S.A zostały całkowicie sprywatyzowane w ramach jednej grupy kapitałowej. Pozostałe przedsiębiorstwa armatorskie zostały skomunalizowane lub zlikwidowane, a na bazie tych ostatnich powstały nowe, prywatne przedsiębiorstwa. Szacuje się, że w Polsce funkcjonuje ok. 200 podmiotów eksploatujących jednostki śródlądowe (często tylko po 1 statku). Przetrwali trudny okres przemian ustrojowych dzięki restrukturyzacji i prywatyzacji firm żeglugowych oraz przeniesieniu floty na zachodnioeuropejski rynek transportowy, jak również dzięki przyjęciu orientacji marketingowej i dywersyfikacji swojej działalności, tzn. obok tradycyjnych usług żeglugowych wykonują m. in. usługi portowe i remontowe.

**Tabela 5**
**Zmiany liczebności statków żeglugi śródlądowej w Polsce w latach 1980-2008**

| Rodzaj taboru | Rok | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **1980** | **1990** | **2000** | **2005** | **2006** | **2007** | **2008** |
| **Holowniki:** | | | | | | | |
| - ilość w szt. | 39 | 25 | 9 | 11 | 14 | 12 | 14 |
| - moc w kW | 6340 | 4240 | 1615 | 1733 | 2482 | 2056 | 2155 |
| **Pchacze:** | | | | | | | |
| - ilość w szt. | 386 | 386 | 236 | 242 | 233 | 221 | 198 |
| - moc w kW | 99123 | 10152 | 67387 | 66136 | 63232 | 2056 | 54867 |
| Barki motorowe: | | | | | | | |
| - ilość w szt. | 331 | 319 | 105 | 95 | 98 | 107 | 109 |
| - moc w kW | 65326 | 66100 | 24869 | 24357 | 25966 | 30273 | 32533 |
| - nośność w tw | 154000 | 147600 | 49090 | 50250 | 55718 | 64570 | 67571 |
| **Barki bez własnego napędu:** | | | | | | | |
| - ilość w szt. | 1239 | 1018 | 387 | 479 | 471 | 431 | 431 |
| - nośność w tw, w tym: | 535193 | 471000 | 205155 | 232214 | 231451 | 217657 | 212445 |
| **barki pchane:** | | | | | | | |
| - ilość w szt. | 1113 | * | 384 | 475 | 467 | 428 | 427 |
| - nośność w tw | 486322 | * | 204216 | 232214 | 230893 | 217219 | 211715 |
| **Statki pasażerskie:** | | | | | | | |
| - ilość w szt. | 98 | 57 | 81 | 103 | 105 | 99 | 109 |
| - moc w kW | * | * | 21764 | 15282 | 14694 | 13058 | 13245 |
| - miejsca pasażerskie | 17330 | 11167 | 9439 | 9597 | 9528 | 8489 | 9579 |

Legenda: *– brak danych, tw – tony wymierzone, kW– kilowaty

[Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS Wrocław i Warszawa]

## 5. TRANSPORTOWE WYKORZYSTANIE ODRZAŃSKIEJ DROGI WODNEJ

W 2008 r. żegluga śródlądowa przewiozła 8109 tys. ton ładunków oraz wykonała 1274 mln

tkm pracy przewozowej, odnotowując tym samym spadek w stosunku do roku poprzedniego, odpowiednio o 1683 tys. ton i 64 mln tkm. Jest to przede wszystkim skutek światowego kryzysu gospodarczego, który dotknął również zleceniodawców usług przewozowych transportem wodnym śródlądowym w Polsce i Europie. Obniżeniu uległa wielkość przewozów krajowych z 4006 tys. ton i 145 mln tkm w 2007 r. do 3672 tys. ton i 157 mln tkm w 2008 r., jak również przewozów międzynarodowych odpowiednio z 5786 tys. ton i 1193 mln tkm do 4437 tys. ton i 1117 mln tkm, przy jednoczesnym wydłużeniu się średniej odległości przewozu 1 tony ładunku w żegludze śródlądowej ze 137 km do 157 km. Wydłużenie się średniej odległości przewozu nie jest zasługą poprawy warunków nawigacyjnych na polskich drogach wodnych, lecz większego udziału polskich armatorów śródlądowych w przewozach na zachodnioeuropejskich szlakach żeglugowych o zdecydowanie lepszych standardach jakościowych.

W strukturze rodzajowej przewożonych przez żeglugę śródlądową ładunków, zarówno w relacjach krajowych, jak i międzynarodowych dominują minerały surowe i przetworzone oraz węgiel kamienny i brykiety.

Systematyczne pogarszanie się warunków nawigacyjnych na polskich drogach wodnych spowodowało, że przewozy wodne śródlądowe odbywają się obecnie prawie wyłącznie (poza nielicznymi wyjątkami) na Odrzańskiej Drodze Wodnej. Jednak i tu pogarszające się parametry eksploatacyjne środkowego odcinka Odry sprawiły, że w rzeczywistości żegluga śródlądowa uprawiana jest na górnym skanalizowanym odcinku Odry, gwarantującym stałe głębokości tranzytowe (1,6 - 1,8 m) i na dolnym odcinku Odry, który znajduje się pod wpływem dodatkowego zasilania wodami rzeki Warty w rejonie Kostrzyna (km 617,6) oraz wodami stałej cofki odmorskiej, której wpływ odczuwalny jest nawet do przekroju Bielinek (km 677,0).

Wielkość natężenia ruchu żeglugowego na środkowym odcinku Odry odzwierciedla analiza prześluzowanych statków w Brzegu Dolnym, czyli na ostatnim stopniu wodnym skanalizowanego odcinka Odry (Tabela 6).

**Tabela 6**
**Natężenie ruchu żeglugowego na Odrze na podstawie prześluzowanych statków w Brzegu Dolnym w latach 1973-2008 (w szt.)**

| Rok | Liczba prześluzowanych statków | | Rok | Liczba prześluzowanych statków | | Rok | Liczba prześluzowanych statków | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | w górę | w dół | | w górę | w dół | | w górę | w dół |
| 1973 | 2889 | 2931 | 1990 | 222 | 212 | 2001 | 306 | 326 |
| 1978 | 3812 | 3798 | 1992 | 108 | 131 | 2003 | 94 | 127 |
| 1980 | 2752 | 2733 | 1993 | 89 | 85 | 2005 | 142 | 171 |
| 1981 | 2605 | 2618 | 1994 | 47 | 43 | 2006 | 188 | 177 |
| 1985 | 3550 | 3635 | 1995 | 102 | 87 | 2007 | 153 | 206 |
| 1989 | 696 | 707 | 1999 | 372 | 503 | 2008 | 178 | 244 |

[Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów statystycznych RZGW we Wrocławiu]

W 1985 r. w obu kierunkach (tj. w górę i w dół) prześluzowanych zostało 7185 statków, a obecnie śluzowana ilość statków to zaledwie ok. 5-6% ilości statków śluzowanych przed rokiem 1989.
Na górnym skanalizowanym odcinku Odry żegluga śródlądowa w 2008 r. przewiozła w relacjach krajowych 2179 tys. ton ładunków i wykonała 107558 tys. tkm pracy przewozowej świadcząc usługi przewozowe głównie na rzecz kopalni kruszyw naturalnych oraz elektrociepłowni, nato-

miast na dolnym odcinku Odry przewiozła w relacjach krajowych 1217 tys. ton, wykonując pracę 41890 tys. tkm, a w relacjach międzynarodowych 1737 tys. ton i 377048 tys. tkm, głównie pracując dla potrzeb przeładowni zakładowych i portów morsko-rzecznych[14].

W ramach obsługi portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu żegluga śródlądowa wykonuje tzw. przewozy trasowe i mostowe. Przewozy trasowe dzielą się na dwa zasadniczo różne rodzaje, tj. przewozy lokalne, wykonywane w obrębie Szczecina i Świnoujścia, związane głównie z obsługą przemysłu przyportowego oraz przewozy długotrasowe, w tym w relacjach międzynarodowych. Z kolei przewozy mostowe (zwane technologicznymi), wykonywane są przez żeglugę śródlądową pomiędzy poszczególnymi bazami przeładunkowo-składowymi zespołu portowego dla kumulowania ładunku w danej bazie na potrzeby za i wyładowywania i doładowywania większych statków morskich, które z uwagi na ograniczoną głębokość toru wodnego (10,5m), łączącego oba porty muszą część ładunku odlichtowywać w Świnoujściu (przy wejściu do Szczecina) lub nie w pełni się załadowywać w porcie szczecińskim (przy przejściu do Świnoujścia).

W okresie ostatnich pięćdziesięciu lat średni udział przewozów trasowych żeglugi śródlądowej w obsłudze zespołu portowego Szczecin – Świnoujście kształtował się na poziomie ok. 10,0%, a w 2008 r. wynosił 8,2% (1213 tys. ton) i w stosunku do roku 1956 (680 tys. ton) zwiększył się prawie dwukrotnie, a do roku 1985 (3510 tys. ton) zmniejszył się prawie trzykrotnie (Tabela 7).

**Tabela 7**
**Udział poszczególnych gałęzi transportu zaplecza w obsłudze zespołu portowego w Szczecinie i Świnoujściu w latach 1956-2008**

| Lata | Obroty ogółem | | Transport kolejowy | | Transport samochodowy | | Żegluga śródlądowa | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | tys. ton | % | tys. ton | % | tys. ton | % | tys. ton | % |
| **1956** | 5.170 | 100,0 | 4.490 | 86,8 | - | - | 680 | 13,2 |
| **1960** | 8.394 | 100,0 | 7.597 | 90,5 | - | - | 787 | 9,5 |
| **1965** | 10.749 | 100,0 | 9.399 | 87,4 | 57 | 0,6 | 1.293 | 12,0 |
| **1970** | 15.773 | 100,0 | 13.395 | 84,9 | 94 | 0,6 | 2.291 | 14,5 |
| **1980** | 22.670 | 100,0 | 19.503 | 86,0 | 137 | 0,6 | 3.030 | 13,4 |
| **1985** | 19.055 | 100,0 | 15.477 | 81,2 | 68 | 0,4 | 3.510 | 18,4 |
| **1990** | 14.593 | 100,0 | 12.539 | 86,0 | 130 | 0,9 | 0 | 13,2 |
| **1995** | 15.751 | 100,0 | 13.875 | 89,1 | 318 | 2,0 | 1.378 | 8,9 |
| **2000** | 15.565 | 100,0 | 14.122 | 90,7 | 484 | 3,1 | 959 | 6,2 |
| **2005** | 16.080 | 100,0 | 10.769 | 67,0 | 3.692 | 23,0 | 1.619 | 10,1 |
| **2007** | 13.696 | 100,0 | 8.208 | 59,9 | 4.446 | 32,5 | 1.043 | 7,6 |
| **2008** | **14.811** | **100,0** | **8.344** | **56,3** | **5255** | **35,5** | **1.213** | **8,2** |

**Uwaga**: Powyższe statystyki dotyczą obrotów początkowo Przedsiębiorstwa Zarządu Portu Szczecin – Świnoujście, a od 1991 r. spółek przeładunkowo-składowych wchodzących w skład Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., których udział w całkowitych obrotach obu portów wynosi średnio 80,0%.

[Źródło: Opracowanie własne na podstawie statystyk ZMPSiŚ S.A]

[14] *Transport – wyniki działalności za 2008 r.* GUS. Warszawa 2009, s. 198.

W ostatnim dwudziestoleciu spadkowi udziału żeglugi śródlądowej (z 18,4% w 1985 r. do 8,2% w 2008 r.) towarzyszył spadek udziału transportu kolejowego (z 90,5% w 1960 r. do 56,3% w 2008 r.), który nadal utrzymuje dominującą pozycję. Natomiast trwa bardzo dynamiczny wzrost znaczenia transportu samochodowego, jako gałęzi transportu zaplecza zespołu portowego (z 0,4% w 1985 r. do 35,5% w 2008 r.). W strukturze rodzajowej obsługiwanych przez żeglugę śródlądową ładunków dominują: węgiel (67,1%), drobnica (17,5%) oraz inne masowe (13,3%)[15]. Poza portem w Stepnicy i okazjonalnie w Wolinie, w pozostałych małych portach Zalewu Szczecińskiego (nie licząc wstępnej obróbki ryb) nie wykonuje się usług na rzecz ładunków.

## 6. MOŻLIWOŚCI ROZWOJU ODRZAŃSKIEJ DROGI WODNEJ

Do podstawowych czynników sprzyjających oraz determinujących rozwój Odrzańskiej Drogi Wodnej należy zaliczyć:

a) uznanie przez europejskie podmioty polityki transportowej polskich dróg wodnych, w tym Odry, za istotne dla integracji europejskiej sieci dróg wodnych,

b) renesans żeglugi śródlądowej w polityce transportowej Unii Europejskiej,

c) występowanie rzeki Odry w dwóch układach infrastruktury technicznej kraju,

d) modernizację Odrzańskiej Drogi Wodnej, w tym:
   - opracowanie i realizację polsko-niemieckiej koncepcji utrzymania granicznego odcinka Odry w ramach „Programu dla Odry – 2006",
   - realizację zadań inwestycyjnych w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko" na lata 2007-2013 (PO IiŚ 2007-2013).

Osobnym zagadnieniem jest historia i plany budowy połączenia wodnego Odra – Dunaj.

Ad a)

Oczekiwania europejskich podmiotów polityki transportowej w odniesieniu do polskich dróg wodnych zostały określone m.in. w opracowanym w 1996 r. przez Komitet Transportu Śródlądowego EKG – ONZ Europejskim Porozumieniu w sprawie Głównych Dróg Wodnych Międzynarodowego Znaczenia, zwanego w skrócie Porozumieniem lub Umową AGN (*Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale)*. Porozumienie AGN opiera się na przekonaniu i założeniu, że w rozwoju transportu międzynarodowego, rola transportu wodnego śródlądowego jest znacząca i dlatego należy w Europie zbudować sieć dróg wodnych, które będą:

- jednorodne, tj. odpowiednie dla standardowych statków i zestawów;
- zintegrowane pomiędzy różnymi dorzeczami, dzięki kanałom i odpowiednim szlakom przybrzeżnym;
- zdolne do przyjęcia najważniejszych strumieni ładunków, co z kolei zależy od odpowiedniej gęstości dróg wodnych i ich równomiernego rozwoju.

Porozumienie AGN weszło w życie w lipcu 1999 r. W wykazie standardów i parametrów sieci dróg wodnych kategorii E (europejskich), zawartych w Niebieskiej Księdze, wydanej w 1998r.

[15] Materiały statystyczne Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

na podstawie Porozumienia AGN, znalazły się trzy śródlądowe szlaki żeglugowe, przebiegające przez terytorium Polski, w tym E-30, łączący Morze Bałtyckie z Dunajem w Bratysławie, obejmując m.in. całą Odrzańską Drogę Wodną. Zalecenia wynikające z porozumienia AGN i Niebieskiej Księgi w stosunku do rzeki Odry obejmują (kwalifikują) ją jako[16]:

- strategiczne wąskie gardło: na odcinku od Szczecina do Widuchowej;
- podstawowe wąskie gardło: na odcinku od Widuchowej do Koźla, wraz z Kanałem Gliwickim;
- brakujące połączenie: planowany kanał żeglugowy Odra – Dunaj – Łaba.

Ad b)

Główne kierunki polityki transportowej na obecną dekadę zawarte zostały w Białej Księdze Transportu pt. „Europejska polityka transportowa w horyzoncie do 2010 – czas na decyzje", przyjętej w czerwcu 2001 r. Za najważniejsze cele równoważenia systemu transportowego Komisja Europejska uznała zmniejszenie degradującego wpływu transportu na środowisko naturalne, które osiągnąć można poprzez wspieranie przyjaznych dla środowiska gałęzi i technologii przewozów, w tym transportu wodnego śródlądowego. Z uwagi na specyficzne cechy żeglugi śródlądowej, takie jak bezpieczeństwo, niska energochłonność oraz duża nośność statków, Komisja Europejska dąży do większego wykorzystania transportu wodnego śródlądowego, jako alternatywnej formy przewozów oraz uczynienia z niego kluczowego rodzaju transportu w europejskim intermodalnym systemie transportowym.

Polityka transportowa Unii Europejskiej zapowiada renesans żeglugi śródlądowej.

Pięcioletni program PACT „*Pilotażowe Działania dla Transportu Kombinowanego" (Pilot Actions for Combined Transport)*, finansujący projekty dotyczące rozwoju takiego transportu w latach 1997-2001, został zastąpiony nowym programem *Marco Polo* i następnie *Marco Polo II*. Jego celem jest równoważenie systemu transportowego, poprzez zmniejszenie degradacyjnego wpływu transportu na środowisko naturalne, które przejawia się we wspieraniu przyjaznych dla środowiska gałęzi i technologii przewozu, tj. żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, transportu kolejowego i wodnego śródlądowego oraz kombinowanego. Program kierowany jest głównie do firm transportowych, świadczących adekwatne dla celów programu usługi przewozowe.

Sieć dróg wodnych określona została w Białej Księdze z 2001 r. jako „ważny kapitał UE", który jest w stanie obsłużyć rocznie 525,0 mln ton ładunków. Wyrazem intensyfikacji działań w kierunku wspierania żeglugi śródlądowej jest przedstawiony przez Komisję Europejską w dniu 17 stycznia 2006 r. *„Zintegrowany program działań na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej oraz dróg wodnych w Europie" (Navigation and Inland Waterway Action and Development in Europe*), zwany w skrócie „NAIADES"[17]. Program skupia się na pięciu uzależnionych od siebie, strategicznych obszarach polityki w zakresie żeglugi śródlądowej, które obejmują: rynek, flotę, zatrudnienie i kwalifikacje, wizerunek oraz infrastrukturę. W programie stwierdzono m.in.: „Wiele ważnych pod względem gospodarczym obszarów w Europie łączy ponad 36,0 tys. km dróg wodnych oraz setki portów śródlądowych. Choć przeważająca cześć sieci dróg wodnych posiada duże zdolności przepustowe, to jednak ich pełne wykorzystanie utrudnia szereg wąskich gardeł, spowodowanych małymi głębokościami tranzytowymi, parametrami przęseł mostowych oraz śluz, co ogranicza konkurencyjność żeglugi śródlądowej". W celu zwiększenia bezpieczeństwa, wydajności i poprawy oddziaływania na środowisko naturalne żeglugi śródlądowej oraz usprawnienia jej współdziałania z innymi gałęziami transportu, Parlament Europejski i Rada w dniu 07 września 2005 r. uchwaliły Dyrektywę 2005/44/WE w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie (Dz. U. L 255/122 z dnia 30.09.2005). System informacyjny w żegludze śródlądowej zbudowany ma zostać w oparciu o zaawan-

[16] Woś K.: Kierunki aktywizacji.... op. cit., s. 160

[17] Commission Staffworking document. Annex to the Communication from the Commission on the promotion on inland waterway transport „NAIADES". Brussels 17.01.2006 SEC (2006) 34/3 com (2006) 6 Final.

sowane technologie informacyjne i telekomunikacyjne, zawarte w wymaganiach i specyfikacjach technicznych, stanowiących załączniki do Dyrektywy RIS, które opierają się na dorobku uznanych międzynarodowych organizacji, takich jak PIANC-AIPCN (Permanent International Association of Navigation Congresses - Association Internationale Permanente des Congres de Navigation) Stałe Międzynarodowe Stowarzyszenie Kongresów Żeglugi w Brukseli, aktualna nazwa obowiązująca od 10.05.2010 r.: The World Association for Waterborne Transport Infrastructure. Centralna Komisja Żeglugi na Renie (CCNR) oraz Europejska Komisja Gospodarcza EKG – ONZ.

Postanowienia dyrektywy RIS, według uznania państw członkowskich, mogą być stosowane również na śródlądowych drogach wodnych nie objętych tym obowiązkiem. Natomiast na krajowych śródlądowych drogach wodnych objętych obowiązkiem RIS, ale niepowiązanych z siecią dróg wodnych innego państwa członkowskiego, wymagania i specyfikacje techniczne dla zharmonizowanego systemu informacji rzecznej, określone w dyrektywie RIS nie są obowiązkowe, a jedynie zalecane. W związku z tym Polska stosuje obowiązkowo RIS jedynie na części dolnego odcinka Odry od miejscowości Ognica do Szczecina (na odcinku polsko-niemieckiej granicy państwowej długości 178,85 km).

**Ad c)**

Śródlądowe drogi wodne występują w dwóch układach infrastruktury technicznej kraju, tj.:

- w gospodarce wodnej, jako wielozadaniowe systemy wodne oraz
- w systemie transportowym, jako element jednej z jego gałęzi.

Główne rzeki kraju są obiektami gospodarczymi o kompleksowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Pełnią kilka ważnych funkcji, wśród których do najważniejszych należą:

- funkcja przeciwpowodziowa (organizacyjne i techniczne zabiegi mające na celu łagodzenie skutków powodzi),
- funkcja transportowa (przewozy wodne śródlądowe oraz funkcjonowanie portów i stoczni rzecznych),
- funkcja sportowo-rekreacyjna (miejsce spędzania wolnego czasu, w tym wypoczynku na wodzie).

Kompleksowy charakter zagospodarowania dróg wodnych wywiera zarówno pozytywny, jak i negatywny wpływ na rozwój transportu wodnego śródlądowego, oddziałując jednocześnie na specyfikę ich rozwoju i finansowania. Jedną z zalet dróg wodnych jest możliwość ich wielofunkcyjnego wykorzystania. Liczne pozatransportowe efekty zagospodarowania wód przyczyniają się do tego, że inwestycje na drogach wodnych charakteryzują się wyższą niż w innych gałęziach transportu produktywnością nakładów[18].

Ad d)

Na przełomie lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku, z inicjatywy ówczesnego Ministerstwa Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa oraz Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej, przeprowadzone zostały badania nad możliwością przystosowania rzeki Odry do europejskiego systemu dróg wodnych. W wyniku realizacji tej decyzji pod kierunkiem i koordynacją NAVICENTRUM Spółka z o.o. we Wrocławiu, wykonano w 1994 r. *„Studium przystosowania rzeki Odry do europejskiego systemu dróg wodnych”*, a na jego bazie opracowano raport, który uzyskał akceptację środowiska wodnego i stał się podstawą do opracowania *„Programu dla Odry – 2005”*, kierunkowo zaakceptowanego w 1996 r. przez Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów RP.

Wielka powódź, jaka miała miejsce w 1997 r. oraz jej katastrofalny rozmiar i skutki, przewartościowała wcześniejsze założenia rozwojowe drogi wodnej Odry, powodując potrzebę ustanowienia priorytetu dla inwestycji zabezpieczających przed wystąpieniem powodzi oraz łagodzących jej skutki. Założenia te zostały zawarte w ustawie z dnia 06 lipca 2001 r. o ustanowieniu programu

[18] Woś K.: Kierunki aktywizacji.... op. cit., s. 12

wieloletniego „Program dla Odry – 2006” [19]. Wśród jego celów dopiero na przedostatnim miejscu (przed energetycznym wykorzystaniem rzeki) mieszczą się zadania utrzymania i rozwoju żeglugi śródlądowej. Program jest realizowany od roku 2002 przez Pełnomocnika Rządu ds. „Programu dla Odry – 2006”. Wśród jego zadań do 2016 r. znalazły się m.in.:

- w zakresie inwestycji:
  - kontynuacja budowy stopnia wodnego w Malczycach;
  - odbudowa i remonty budowli regulacyjnych na Odrze swobodnie płynącej i w dorzeczu Warty;
  - budowa zbiorników retencyjnych w Raciborzu i Kamieńcu Ząbkowickim[20], z przeznaczeniem części ich pojemności do zasilania naturalnych przepływów Odry;
- w zakresie modernizacji:
  - modernizacja śluz Kanału Gliwickiego;
  - modernizacja małych śluz na odcinku skanalizowanym Odry, poprzez ich rozbudowę z wymiarów 55,0 x 9,6 do 125,0 x 12,0 oraz modernizacja zabudowy hydrotechnicznej Wrocławskiego Węzła Wodnego.

**Tabela 8**
**Schemat finansowania „Programu dla Odry – 2006” (poziom cen z roku 2001)**

| Lp. | Komponenty | Nakłady ogółem [zł] |
|---|---|---|
| **1** | Lasy | 298.483.325,00 |
| **2** | Oczyszczalnie ścieków | 3.565.611.374,00 |
| **3** | Budowle przeciwpowodziowe | 3.098.542.871,00 |
| **4** | Zagospodarowanie przestrzenne | 35.449.326,00 |
| **5** | Ochrona przyrody | 241.646.239,00 |
| **6** | Monitoring przeciwpowodziowy | 401.759.028,00 |
| **7** | Budowle regulacyjne | 1.042.942.804,00 |
| **8** | Odbudowa i modernizacja wałów przeciwpowodziowych | 364.525.419,00 |
| **Razem** | | **9.048.960.386,00** |

[Źródło: Opracowanie własne na podstawie Ustawy z dnia 06 lipca 2001 r. o ustanowieniu programu wieloletniego „Program dla Odry – 2006” (Dz. U. z 2001 r., nr 98, poz. 1067)]

**Tabela 9**
**Montaż finansowy na realizację zadań „Programu dla Odry – 2006” (poziom cen z roku 2001)**

| Lp. | Środki finansowe | Udział | |
|---|---|---|---|
| | | w [zł] | w [%] |
| **1** | Budżet państwa | 965.249.697,00 | 10,67 |
| **2** | Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej oraz Wojewódzkie Fundusze Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. | 1.914.440.852,00 | 21,16 |
| **3** | Kredyty od instytucji finansowych (np. Europejskiego Banku Inwestycyjnego i innych) | 1.862.067.426,00 | 20,58 |
| **4** | Fundusze Unii Europejskiej | 2.734.274.459,00 | 30,21 |
| **5** | Inne (gminy, prywatne) | 1.572.927.952,00 | 17,38 |
| **Razem** | | **9.048.960.386,00** | **100,00** |
| **Pełne zaangażowanie budżetu państwa (pozycje 1+3+4)** | | **5.561.591.582,00** | **61,46** |

[Źródło: Opracowanie własne na podstawie Ustawy z dnia 23 listopada 2002r. o zmianie ustawy o ustanowieniu programu wieloletniego „Program dla Odry – 2006” (Dz. U. z 2002 r., nr 216, poz. 1827)]

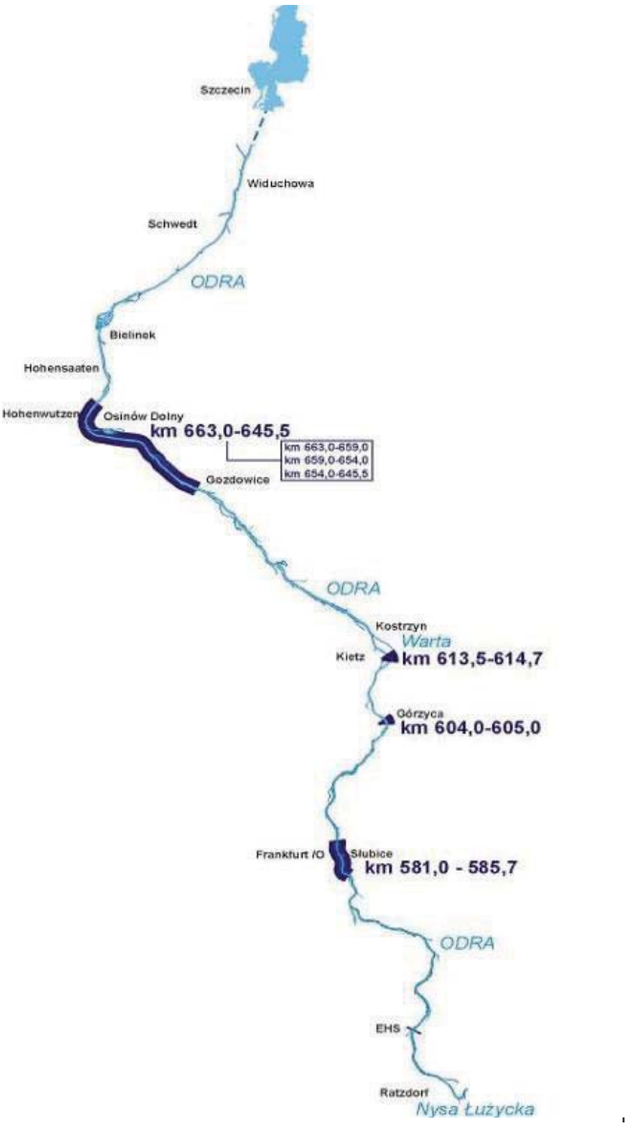
[19] Ustawa z dnia 6 lipca 2001 r. o ustanowieniu programu wieloletniego „Program dla Odry - 2006” (Dz. U. z 2001 r., nr 98, poz. 1067).

[20] Budowa zbiornika retencyjnego w Kamieńcu Ząbkowickim została zaniechana.

Życie drastycznie skorygowało in minus te zamierzenia. Przygotowywana już jest nowelizacja „Programu dla Odry – 2006" pod względem kosztowym, rzeczowym i czasowym (przewidywane uchwalenie przez Sejm jeszcze w 2010 r.), z nowym końcowym terminem realizacji do 2020 r. Konieczne jest także włączenie do jego realizacji strony niemieckiej, w celu jego skutecznego przeprowadzenia na Odrze granicznej.

Dotychczas utrzymanie zabudowy regulacyjnej Odry na odcinku granicznym odbywa się na podstawie tymczasowej koncepcji z lat 1966-1972, która powstała w oparciu o ocalałe fragmenty XIX w. dokumentacji i zastany powojenny stan zabudowy. Już wtedy zakładano konieczność podjęcia przez rząd nowej koncepcji regulacji rzeki, adekwatnej do aktualnych potrzeb transportowych oraz wiedzy technicznej. Strona niemiecka planując modernizację infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w ramach „Federalnego planu utrzymania i rozbudowy dróg wodnych" początkowo nie uwzględniała granicznego odcinka Odry, lecz m.in. rozbudowę kanału Hohensaaten – Friedrichsthaler – Wasserstrasse (zwanego HoFriWa) przebiegającego lateralnie do Odry granicznej na odcinku od Hohensaaten (km 667,2 rz. Odry) do rejonu Widuchowej (km 704,1 rzeki Odry i km 3,0 rzeki Odry Zachodniej).

Brak jednomyślności pomiędzy polską i niemiecką administracją co do konieczności modernizacji zabudowy Odry granicznej stał się powodem rozbieżnych stanowisk odnośnie przebiegu trasy żeglugowej dla statków morsko-rzecznych., pomiędzy niemieckim portem Schwedt (usytuowanym nad kanałem HoFriWa) a Zatoką Pomorską. Z sześciu pierwotnie wyodrębnionych wariantów trasy żeglugowej, szczegółowej analizie ostatecznie poddane zostały dwa, z których jeden preferowany był przez stronę polską, a drugi przez stronę niemiecką[21]. W myśl przyszłej polsko-niemieckiej umowy, która jest na etapie uzgodnień międzyresortowych, strona niemiecka ma włączyć się do realizacji założeń „Programu dla Odry – 2006" wzdłuż swojego brzegu.



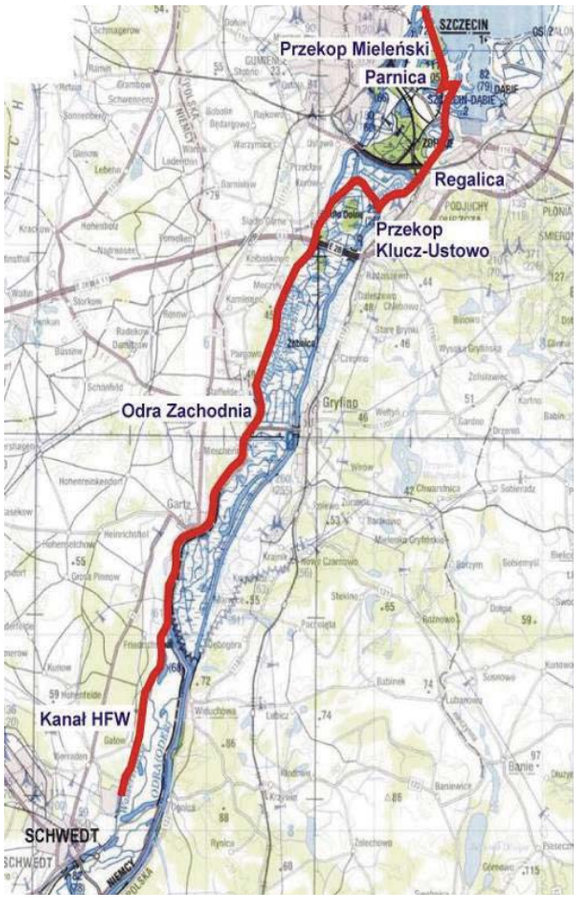

**Rysunek 5. Miejsca limitujące żeglugę przewidziane do likwidacji do roku 2015**

[Źródło: RZGW Szczecin]

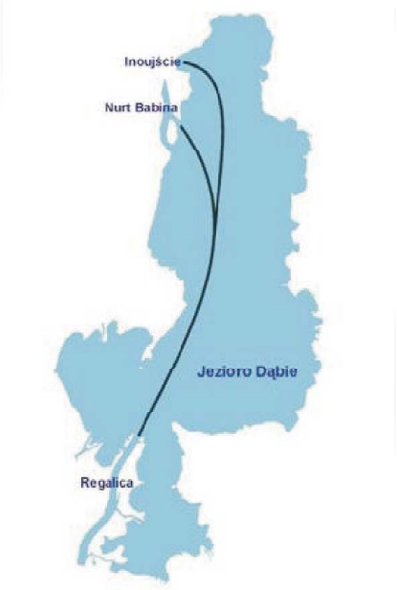
[21] Wariant niemiecki zakładał przebieg trasy żeglugowej planowanym przez nich do rozbudowy kanałem HoFriWa, a następnie rzeką Odrą Zachodnią – przekopem Klucz – Ustowo – rzeką Regalicą – rzeką Parnicą – przekopem Mieleńskim do toru głównego Szczecin – Świnoujście. Wariant polski natomiast zakładał przebieg trasy z portu i kanału Schwedt bezpośrednio na Odrę graniczną w miejscowości Ognica i dalej rzeką Odrą – rzeką Odrą Wschodnią – rzeką Regalicą – jeziorem Dąbskim do toru głównego Szczecin – Świnoujście. W wyniku wzajemnych spotkań międzyministerialnych i grup eksperckich, obie administracje granicznego odcinka Odry wypracowały główne tezy porozumienia, mającego przyjąć formę polsko - niemieckiej umowy, które wiąże zamierzenia inwestycyjne na drogach wodnych obu krajów, w tym na rzece Odrze. Uzgodnione rozwiązania w ogólnym ujęciu sprowadzają się do tego, że strona niemiecka włączy się do realizacji założeń „Programu dla Odry – 2006", wzdłuż swojego brzegu.

Prace remontowo-modernizacyjne zabudowy regulacyjnej granicznego odcinka Odry będą sfinansowane przez każdą ze stron na swoim brzegu i prowadzone mają być do roku 2025. Do roku 2015 powinny zostać zlikwidowane miejsca najbardziej limitujące (Rysunek 5), tj. Słubice (km 581,0 – 585,7); Górzyca (km 604,0 – 605,0); Kostrzyn (km 613,5 – 614,7); Gozdowice – Siekierki (km 645,5 – 654,0); Osinów Dolny (km 654,0 – 663,0). Celem będzie uzyskanie i utrzymanie głębokości szlaku żeglownego 1,8 m:

- na odcinku od ujścia Warty (km 617,6) do Widuchowej (km 704,1), przy przepływie gwarantowanym 90,0%;
- na odcinku od ujścia Nysy Łużyckiej (km 542,4) do ujścia Warty (km 617,6), przy przepływie gwarantowanym 80,0%.




**Rys. 6. Planowany przebieg trasy żeglugowej dla statków morsko-rzecznych**
[Źródło: RZGW Szczecin]




**Rys. 7. Tory wodne planowane do pogłębienia na jeziorze Dąbie**
[Źródło: RZGW Szczecin]

Do roku 2015 planuje się przystosowanie trasy żeglugowej dla statków morsko-rzecznych, pomiędzy portem Schwedt i Zatoką Pomorską, które sfinansuje w całości strona niemiecka. Połączenie to przebiegać będzie kanałem HFW – Odrą Zachodnią – przekopem Klucz-Ustowo – Regalicą – Parnicą – przekopem Mieleńskim do toru głównego Szczecin - Świnoujście (Rysunek 6).

Strona niemiecka będzie współuczestniczyć w pogłębieniu jeziora Dąbie, przewidzianym w „Programie dla Odry – 2006", w celu zapewnienia skutecznego prowadzenia polsko-niemieckiej akcji lodołamania na rzece Odrze (Rysunek 7). Jezioro Dąbie służy do gromadzenia kry lodowej, którą lodołamacze odprowadzają z rejonów Odry objętych akcją.

Prace planistyczno-projektowe i pogłębiarskie, dotyczące jeziora Dąbie oraz przystosowanie trasy żeglugowej dla statków morsko-rzecznych na terytorium Polski, wykonane zostaną przez polską administrację granicznego odcinka Odry.

W ramach aktualizowanej średnio co pół roku „Listy indywidualnych projektów kluczowych

Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko na lata 2007 – 2013 (PO IiŚ 2007 – 2013)", w priorytecie „Transport przyjazny środowisku" pośród inwestycji żeglugowych mających na celu poprawę stanu śródlądowych dróg wodnych, umieszczono m.in. modernizację niektórych śluz, jazów i stopni wodnych na Odrze oraz odbudowę zabudowy regulacyjnej rzeki Odry pod kątem przystosowania jej do III kl. drogi wodnej[22]. Dane wg listy projektów indywidualnych zaktualizowanej w styczniu 2010 r. (Ministerstwo Rozwoju Regionalnego).

Lista podstawowa obejmuje:

- modernizację śluz i jazów odrzańskich,
- modernizację stopnia wodnego Brzeg Dolny (etap I),
- modernizację stopnia wodnego Chróścice,
- odbudowę wraz z przebudową infrastruktury regulacyjnej na odcinkach Odry swobodnie płynącej (etap I).

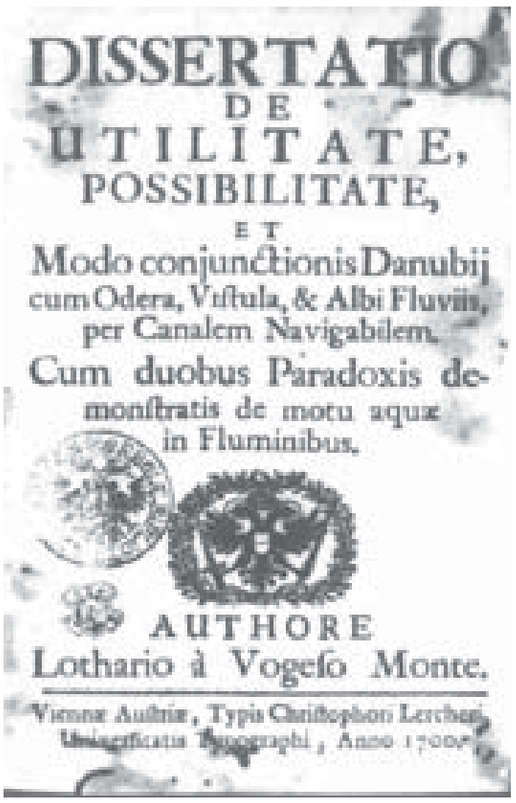
Natomiast na liście rezerwowej znalazły się:

- modernizacja stopnia wodnego Ujście Nysy,
- modernizacja śluz i jazów odrzańskich (etap II),
- modernizacja stopnia Brzeg Dolny (etap II),
- odbudowa wraz z przebudową infrastruktury regulacyjnej Odry swobodnie płynącej (etap II).

## 7. PROJEKT BUDOWY POŁĄCZENIA ODRA – DUNAJ

Do koncepcji budowy połączenia wodnego śródlądowego Odra – Dunaj powraca się systematycznie w różnych odstępach czasu przynajmniej od 1700 r., kiedy to Lothario à Vogeso Monte[23] ogłosił swoją rozprawę na ten temat – vide Rysunek 8 oraz nr 1/2009 czeskiego kwartalnika[24], poświęconego sprawie budowy połączenia Dunaj – Odra – Łaba (szczególnie str. 7).

Sam pomysł wysuwano już za czasów cesarza Niemiec i Czech Karola IV Luksemburskiego, panującego w latach 1316-1318. Pierwsze konkretne plany budowy tego połączenia z 1872 r. doczekały się ustawowego zatwierdzenia przez Austro-Węgry dopiero w 1901 r., a dziesięć lat później przystąpiono do jego realizacji.


DISSERTATIO
DE
UTILITATE,
POSSIBILITATE,
ET
Modo conjunctionis Danubij
cum Odera, Viſtula, & Albi Fluviis,
per Canalem Navigabilem.
Cum duobus Paradoxis de-
monſtratis de motu aquæ
in Fluminibus.
AUTHORE
Lothario à Vogeſo Monte.

**Rysunek 8. Strona tytułowa rozprawy Lothario à Vogeso Monte**
Źródło: „Vodni cesty a plavba" kwartalnik, nr 1/2009, s. 7

[22] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 07 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz. U. z 2002 r. , nr 77, poz. 695)

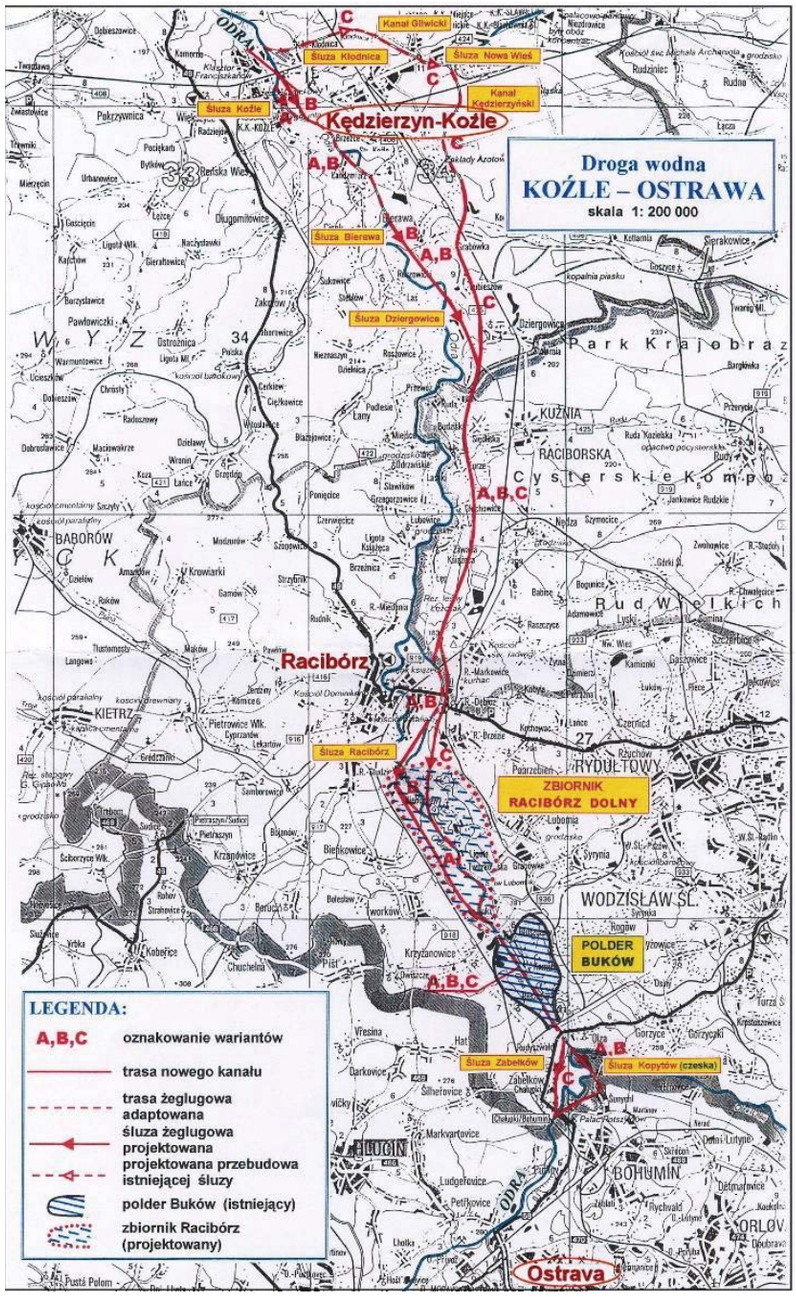
[23] Lothario à Vogeso Monte „Dissertatio de utilitate, possibilitate et modo conjunctionis Danubij cum Odera, Vistula & Albi Fluviis per canalem navigabilem", tekst przekonujący o „użyteczności, możliwościach i sposobie połączenia Dunaju z rzekami Odrą, Wisłą i Łabą za pomocą żeglugowego kanału", w którym już się mówiło nie tylko o połączeniu Dunaju z Odrą, ale także o jego uzupełnieniu do Łaby.

[24] „Vodni cesty a plavba" kwartalnik, nr 1/2009, s. 7

W latach 1911-1915 zbudowano 6,0 km odcinek kanału, począwszy od lewobrzeżnego portu Wiedeń – Lobau. Szeroki front robót otwarto również w Krakowie, chodziło bowiem o docelowe zbudowanie arterii żeglugowej Dunaj – Odra – Wisła. Natomiast budowę połączenia Odra-Dunaj rozpoczęto w dniu uroczystego oddania do eksploatacji 08 grudnia 1939 r. Kanału Gliwickiego. Budowę tę prowadzono równolegle z budową Zakładów Chemicznych „Blachownia" koło Kędzierzyna. Kanał ten w pierwszym etapie miał połączyć Kędzierzyn z Ostrawą, a następnie jego odgałęzienie na wschód miało poprowadzić do budowanych fabryk chemicznych w Oświęcimiu i rzeką Wisłą do Krakowa[25]. Przegrana Niemiec pod Stalingradem przerwała prace przy budowie kanału.

Działania po 1945 r. na rzecz połączenia żeglugowego Ostrawy z Koźlem podejmowane były zarówno w ramach prac EKG – ONZ, jako odcinka kanału Odra – Dunaj, jak również w ramach współpracy gospodarczej pomiędzy Polską i Czechosłowacją, a ostatnio Republiką Czeską. W ostatnim czterdziestoleciu szczególnie intensywnie prowadzono rozmowy w celu uzgodnienia realizacji przez stronę polską tak połączenia Odra – Dunaj, jak i budowy zbiornika retencyjnego Racibórz. Konieczność kompleksowego rozwiązania problemów hydrotechnicznych i wodnogospodarczych rz. Odry w rejonie przygranicznym Chałupki – Bohumin – ujście rz. Olzy wynikła z ukształtowania terenu.

Karol Jońca, profesor Uniwersytetu Wrocławskiego, w studium historyczno-ekonomicznym „Problem budowy kanału Odra – Dunaj w latach 1870-1914", opracowanym dla Instytutu Śląskiego w Opolu i opublikowanym w „Studiach Śląskich" t. III (Katowice – 1960) stwierdził (s. 8), że „Literatura problemu budowy kanału Odra – Dunaj nie zna chyba sobie rów-




**Rysunek 9. Mapa przeglądowa wariantów drogi wodnej Koźle – Ostrawa**

Źródło: Piskorz L. i in.: Studium drogi wodnej Odry na odcinku Koźle – Ostrawa przy uwzględnieniu etapowej realizacji zbiornika Racibórz oraz obiektów ochrony przeciwpowodziowej doliny Odry od Raciborza do Koźla. „Hydroprojekt Wrocław" sp. z o.o., Wrocław 2002.

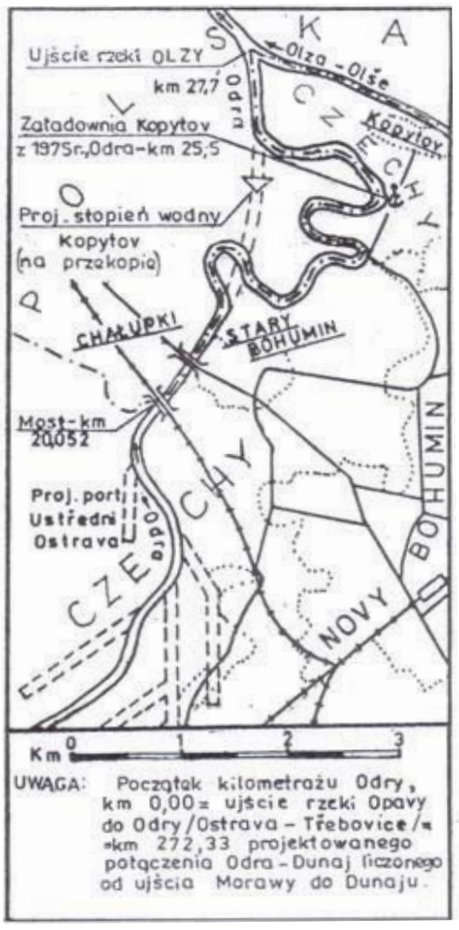
[25] Szczegóły: Miłkowski M.: Rzeka Wag i alternatywne połączenie Odra – Dunaj. „Przegląd Komunikacyjny" 1995, nr 4, s. 13-14

nej w historii gospodarczej czy społecznej". I w 3 lata później (Wyd. Śląsk - Katowice 1963) w t. VI „Studiów Śląskich" zaprezentował w podobnym studium „Projekty budowy dróg wodnych Odra – Dunaj i Odra – Wisła w latach 1914 - 1945". Łącznie daje to 28 + 42 = 70 stron druku formatu B5, zawierających omówienie 75 lat dziejów żeglugi. Do tego trzeba dodać 20-stronicową rozprawę Krystiana Heffnera „Koncepcje kanału Odra – Dunaj na polsko-czeskim odcinku granicznym (1900-1980)", „Studia Śląskie", t. XLIII, 1984.

Niewiele daje, poza wiedzą historyczną, przytaczanie późniejszych (do 2002 r. i dalej) działań na rzecz zbudowania połączenia Odra – Dunaj. Do eksploatacji został oddany polder „Buków", czyli górny zbiornik wodny „Racibórz", wciąż przygotowywana jest budowa dużego zbiornika Racibórz Dolny, zaś w kwestii kanału Odra – Dunaj najświeższe jest opracowanie „Hydroprojekt Wrocław" sp. z o.o. z 2002 r. (autorzy L. Piskorz i in.).

Szczegółowa analiza techniczno-ekonomiczna, przeprowadzona przez „Hydroprojekt Wrocław" sp. z o.o. w „Studium drogi wodnej Odry na odcinku Koźle – Ostrawa (…)", 2002, wykazała, że optymalnym wariantem trasy żeglugowej Koźle – Ostrawa jest wariant pierwszy (Rysunek 9).

W wariancie tym droga wodna rozpoczyna się od śluzy stopnia wodnego Koźle i biegnie rzeką Odrą do ujścia Bierawki w Bierawie, a następnie prawobrzeżnym kanałem lateralnym do śluzy Dziergowice (11,0 m), skąd w wykopie przechodzi do kanału ulgi w Raciborzu (vis-à-vis Miedoni). Stabilizacja zwierciadła wody pomiędzy Dziergowicami i Raciborzem następowałaby przy pomocy kolejnego stopnia wodnego Racibórz Dolny, którego awanport o długości 1700,0 m, łączyłby jednocześnie kanał ulgi z planowaną śluzą. Dalszy odcinek drogi wodnej przebiegałby przez czasze zbiorników Racibórz Dolny i Racibórz Górny oraz wykopaną trasę do śluzy Kopytów po stronie czeskiej. Graniczny odcinek Odry ilustruje rysunek 10.




**Rysunek 10. Odra - odcinek graniczny.**
Źródło: Opracowanie własne M.Miłkowski

Wariant optymalny połączenia żeglugowego Koźle-Ostrawa w najpełniejszym zakresie uwzględnia potrzeby rozwoju urbanistycznego Raciborza i Koźla, umożliwia najefektywniejsze powiązanie inwestycji drogi wodnej z wielofunkcyjnym zbiornikiem wodnym Racibórz oraz jest najmniej kolizyjny z istniejącą infrastrukturą techniczną (tj. komunikacyjną i energetyczną), zajmie najmniej terenu oraz – co bardzo istotne – najtańszy (1673,0 mln zł, w porównaniu z 1922,0 mln zł w wariancie drugim i 1822,0 mln zł w wariancie trzecim).

Minusem tego wariantu jest jednak swego rodzaju odcięcie Zakładów Azotowych „Kędzierzyn", o olbrzymim tonażu masy towarowej (przywóz surowców i wywóz produktów), od międzynarodowej wielkogabarytowej drogi wodnej Odra – Dunaj.

Kanał Odra – Dunaj ma stanowić fragment przedłużenia istniejącej Odrzańskiej Drogi Wodnej w kierunku południowym, a jego budowę należy postrzegać jako kolejne działanie na rzecz kształtowania docelowego systemu dróg wodnych w Europie Środkowej i Wschodniej, w którym Odra zajmować będzie kluczową pozycję w transkontynentalnym połączeniu żeglugowym pomiędzy Bałtykiem i basenem Dunaju. W latach 70. ub. wieku zagadnieniem interesowała się Szwecja, rozpatru-

jąc składowanie konsygnacyjne na polskim wybrzeżu Bałtyku rudy żelaza, przeznaczonej dla Ostrawy i dla Austrii. Austria od zawsze (!) zdecydowanie optuje za szybką budową połączenia Odra – Dunaj.

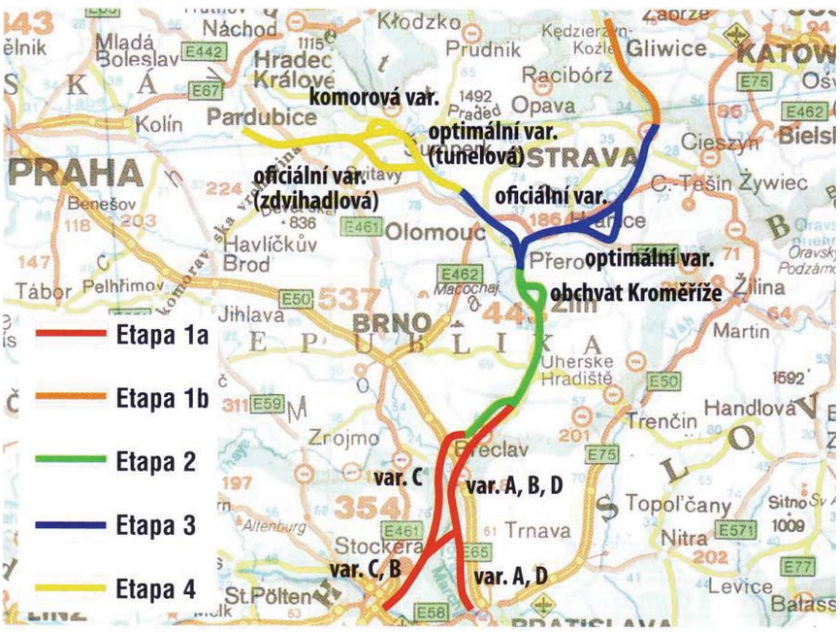
**Tabela 10**
**Szacunkowe koszty budowy drogi wodnej Koźle – Ostrawa w wariancie optymalnym**

| Lp. | Sektor | Długość odcinka (km) | Koszt w milionach złotych | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Obiekty | Pozostałe obciążenia | Podatek VAT | Ogółem (kol. 4+5+6) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1. | Sektor I Koźle – Bierawa km 0.0-10.0 | 10.0 | 182.5 | 67.7 | 36.3 | 286.5 |
| 2. | Sektor II Bierawa – Dziergowice km 10.0 - 15.5 | 5.5 | 229.7 | 76.4 | 44.4 | 350.5 |
| 3. | Sektor III Dziergowice – Racibórz km 15.5 - 33.9 | 18.4 | 306.3 | 113.2 | 60.8 | 480.3 |
| 4. | Sektor IV Dębicz km 33.9-38.6 | 4.7 | 186.1 | 57.3 | 35.3 | 278.7 |
| 5. | Sektor V czasza dolnego zbiornika Racibórz km 38.6-48.2 | 9.6 | 107.5 | 30.6 | 20.0 | 158.1 |
| 6. | Sektor VI polder Buków km 48.2-53.3 | 5.1 | 53.3 | 15.1 | 9.9 | 78.3 |
| 7. | Sektor VII przygraniczny km 53.3-54.3 | 1.0 | 27.1 | 8.4 | 5.1 | 40.6 |
| **OGÓŁEM wariant optymalny** | | **53.4** | **1092.5** | **368.7** | **211.8** | **1673.0** |

[Źródło: Piskorz L. i in.: Studium drogi wodnej Odry na odcinku Koźle – Ostrawa przy uwzględnieniu etapowej realizacji zbiornika Racibórz oraz obiektów ochrony przeciwpowodziowej doliny Odry od Raciborza do Koźla. „Hydroprojekt Wrocław" sp. z o.o., Wrocław 2002]

W minionym półwieczu w zasadzie przebadano wszystkie możliwe warianty rozbudowy Odry powyżej Koźla, odzwierciedlające ówczesny poziom wiedzy oraz poglądy na żeglugę śródlądową i jej rolę w systemie transportowym kraju. Jednak w dotychczasowych opracowaniach nigdy nie sprecyzowano konkretnego terminu budowy drogi wodnej Odra – Dunaj.

W oparciu o przygotowane dokumentacje techniczno-ekonomiczne oraz stanowiska obu głównych stron w trakcie wspólnych negocjacji, strona czeska była autentycznie zainteresowana budową połączenia Odra – Dunaj. Czesi inicjują np. wiele poczynań, które strona polska sporadycznie podejmuje, bądź rozwija. O ile w naszym kraju ten temat rzadko jawi się na forum publicznym, to Czesi permanentnie propagują budowę Kanału Odra – Dunaj – Łaba. Temu zagadnieniu poświęcone są np. 2 numery kwartalnika




**Rys. 11. Schematyczna mapka korytarza wodnego Dunaj – Odra – Łaba z etapowaniem i wariantami realizacji.**

[Źródło: Vodni cesty a plavba" („Drogi wodne i żegluga") nr 3/2008 i 1/2009]

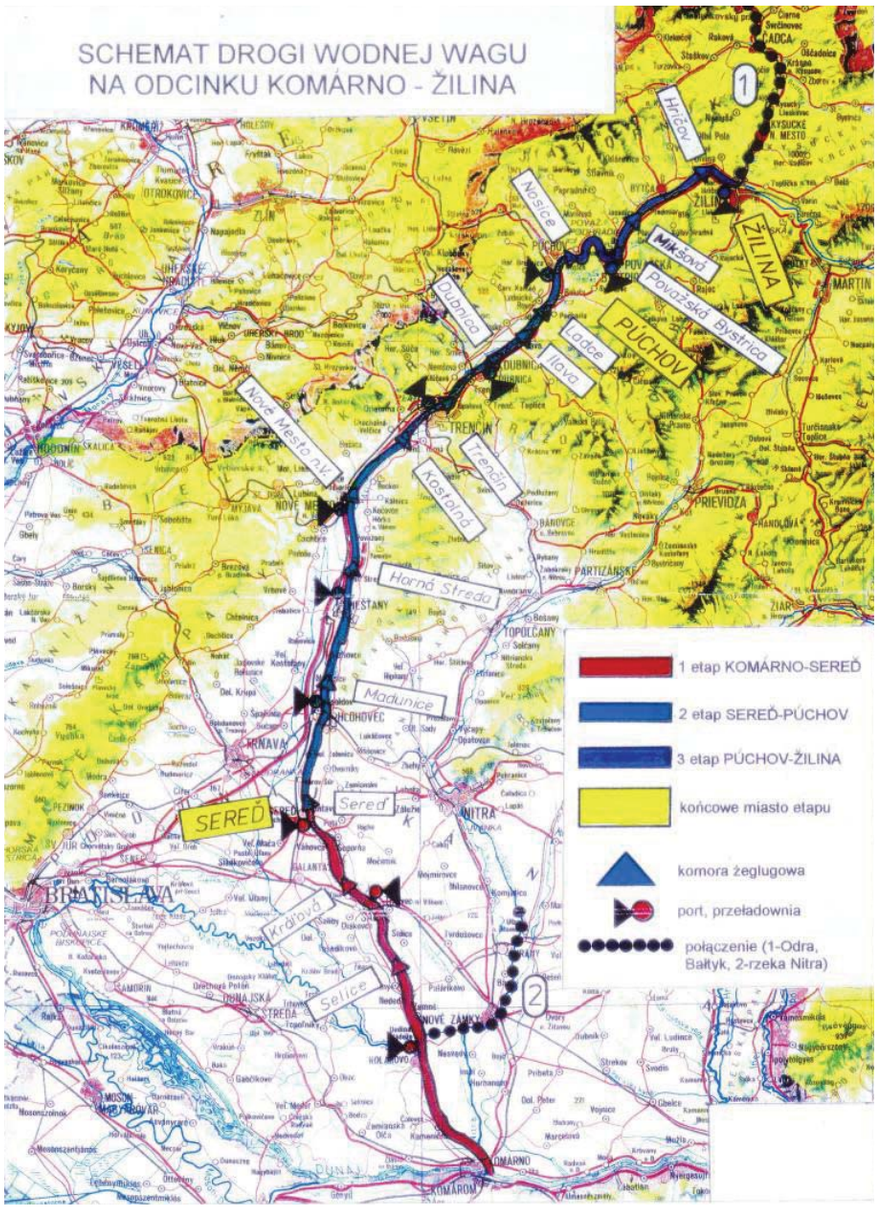
„Vodni cesty a plavba" („Drogi wodne i żegluga") nr 3/2008 i 1/2009, zawierające po kilkanaście bogato ilustrowanych artykułów na wysokim poziomie.

Rysunek 11 pochodzący z wkładki do obu tych numerów przedstawia np. „Schematyczną mapkę korytarza wodnego Dunaj – Odra – Łaba z etapowaniem i wariantami realizacji". Jako etap 1 „b" Czesi widzą kanał Koźle – Ostrawa, zaś jako etap 3 odcinek Ostrawa – Přerov (Przerów), zaś jako etap 2 – dojście do Brzecławia na granicy z Austrią i Słowacją. Inwestycje te zamierzają rozpoczynać już w 2014 r.

W kontekście rozważań o połączeniu Odra – Dunaj przez Ostrawę i Przerów do rejonu Bratysławy i Wiednia nie można zapominać o dążeniu Słowacji do przedłużenia skanalizowanego Wagu od Komarna nad Dunajem do Żyliny i dalej doliną rzeki Kysucy, dopływu Wagu, do Čadcy, by następnie kanałem dotrzeć do doliny Olzy – dopływu Odry. Zagadnienie to zostało obszernie ujęte w artykule M. Miłkowskiego[26]. Rysunek 12 przedstawia już istniejącą drogę wodną Wagu.

Zbudowanie nawet tylko odcinka kanału Odra – Dunaj z Koźla do Ostrawy spowoduje znaczącą aktywizację całej Odrzańskiej Drogi Wodnej, a jednocześnie wzmocni pozycję Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC w układzie komunikacyjnym Europy oraz poprawi bezpieczeństwo przeciwpowodziowe na Odrze, czym przypuszczalnie zainteresowani są także Niemcy. Budowa tego kanału wiąże się z realizacją zbiornika wodnego „Racibórz", a jednocześnie kanałem żeglugowym będzie zapewne możliwe zasilanie wodą z Odry wyrobisk po piaskowniach Kotlarnia i Solarnia – Dziergowice.

W ostatnim czasie zintensyfikowano rozmowy i działania na rzecz możliwości modernizacji polskich śródlądowych dróg wodnych oraz ich zewnętrznych powiązań. Głos w dyskusji zabrała m.in. prof. Danuta Hübner – były pierwszy polski komisarz w Unii




**Rys. 12. Schemat istniejącej drogi wodnej Wagu**

Źródło: Miłkowski M.: Rzeka Wag i alternatywne połączenie Odra – Dunaj", „Przegląd Komunikacyjny" 1995, nr 4, s.13-14

[26] Miłkowski M.: Rzeka Wag i alternatywne połączenie Odra – Dunaj", „Przegląd Komunikacyjny" 1995, nr 4, s. 13-14

Europejskiej ds. polityki regionalnej, posłanka do Parlamentu Europejskiego, która w wywiadzie pt. „*W Unii infrastruktura to za mało*" udzielonym redaktorowi Tomaszowi Bieleckiemu w „Gazecie Wyborczej" z dnia 30.04-03.05.2010 r. zadała retoryczne pytanie „…kiedy zajmiemy się odnowieniem rzecznych szlaków komunikacyjnych?". Natomiast w trakcie konferencji pt. *„Gospodarcze wykorzystanie Odry i Kanału Gliwickiego"*, zorganizowanej w dniu 23.04.2010 r. w Opolu, odczytany został list Przewodniczącego Parlamentu Europejskiego, prof. Jerzego Buzka , w którym popiera on transportowe wykorzystanie Odry oraz jej połączenie żeglugowe z Dunajem[27]. Z kolei w dniach 27-28.04.2010 r. w Pradze odbyły się rozmowy polsko-czeskie na temat współpracy w dziedzinie transportu wodnego śródlądowego. Delegacji polskiej przewodniczyła kpt. ż. w. Anna Wypych--Namiotko – Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury, natomiast delegacji czeskiej przewodniczył Pavel Škvára – Wiceminister Transportu Republiki Czeskiej. W trakcie spotkania podpisany został aneks do „Memorandum o współpracy w przygotowaniu realizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej na odcinku Koźle – Ostrawa" z 2000 r., który ze strony polskiej obok pani Minister, parafował również dr Leszek Karwowski – Prezes Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej.

## 8. REFLEKSJA O POCZYNANIACH ZAGRANICZNYCH

Rozważając na temat rozbudowy sieci śródlądowych dróg wodnych żeglownych nie zauważamy, że np. Francja z dobrą od wieków i nowoczesną siecią dróg wodnych, jak Sekwana, Rodan, Ren, Mozela, czy kanały na północy kraju, nadal chce ją rozbudowywać. Oto 3 kwietnia 2009 r. Voies Navigables de France (instytucja rządowa o nazwie Drogi Żeglowne Francji, nadzorująca drogi wodne w skali całego kraju), obwieściła uruchomienie procedur przygotowawczych do budowy wielkogabarytowego kanału żeglugowego długości 106 km dla połączenia Sekwany/Paryża z rzeką Skaldą, a ściślej miejscowości Compiègne z Aubencheul-au-Bac. Budowa planowana jest na lata 2011-2015 kosztem 4,2 mld euro (w tym już rozpoczęte prace archeologiczne).
Kanał będzie miał 54 m szerokości i 4,5 m głębokości, 7 stopni ze śluzami o spadzie 6,5 - 30 m. O ile obecna sieć żeglugowa dopuszcza transport barkami o nośności 650 t, to ten nowy kanał będzie przystosowany dla zestawów pchanych o ładowności 4400 t przy zanurzeniu 3 m. Przewiduje się, że będzie nim transportowanych 13 mln t ładunków, głównie pomiędzy Francją, Belgią, Holandią i Niemcami. Inwestycja ta będzie istotna dla rozwoju regionalnego, narodowego i europejskiego.

[27] W podobnym tonie J.Buzek wypowiadał się jako Premier Rządu RP w 1998 r. – na temat budowy zbiornika wodnego Racibórz, który „poprawi żeglowność odcinka górnej Odry aż do Ostrawy" oraz w 1999 r. – na temat „Programu Odra 2006", który miał być realizowany przy współpracy z Niemcami , z pomocą finansową UE. Szczegóły: Miłkowski M.: „Odra i żegluga, cz. I ", „Gospodarka Wodna" 2000, nr 2, s. 67.

## ZAKOŃCZENIE

Przedstawione powyżej opracowanie jest zaledwie nieco szerszym ujęciem kwestii odrzańsko-żeglugowych. Może budzić niedosyt i chęć pogłębienia znajomości zagadnienia. Oto kilka tytułów książek i publikacji w czasopismach na ten temat.

Pośród czasopism najwięcej artykułów wodno-żeglugowych zamieszcza miesięcznik „Gospodarka Wodna". Tylko w latach 1946-1979 było ich 362 dotyczących Odry i jej dorzecza. Dalsze lata, aż po dziś, były podobne. Drugim miesięcznikiem fachowym jest „Przegląd Komunikacyjny", w którym znajdują miejsce rozważania i opinie o różnych rodzajach transportu, jak również o drogach wodnych i ich żeglugowym wykorzystaniu.

Inne miesięczniki sporadycznie podejmują tę tematykę. Np. w latach 1992 - 2002 ukazywał się rocznik „Rzeki" (Wydawnictwo Śląsk – Katowice), którego wszystkie 11 numerów było poświęcone kulturze, cywilizacji i historii, lecz były również wśród nich obszerne publikacje techniczno - ekonomiczne[28]. Rocznik już się nie ukazuje.

Przez długie lata ważną instytucją dla spraw Odry był Instytut Śląski w Opolu, który m.in. wydawał Zeszyty Odrzańskie, poświęcone tematyce odrzańskiej sensu largo. Ukazały się aż 23 numery tych „Zeszytów" – w ostatnim była publikowana M.Miłkowskiego „Odra i żegluga retrospektywnie w XX wieku" – Opole 2003.

Nie ma zbyt wielu nowych pozycji poświęconych Odrze, które naświetlałyby jej problematykę. Jako [nadal] aktualne można odnotować:

- M. Miłkowski: „Odrzańska Droga Wodna", Wyd. Morskie – Gdańsk 1976,
- „Monografia dróg wodnych śródlądowych w Polsce", WKiŁ – Warszawa 1985, w której rozdziały 9-12, str. 335-506 zostały poświęcone Odrze, Warcie i Noteci,
- K. Woś: „Kierunki aktywizacji działalności żeglugi śródlądowej w rejonie ujścia Odry w warunkach integracji Polski z Unią Europejską", Warszawa – 2005.

Traktując natomiast o połączeniu Odra – Dunaj warto sięgnąć po niektóre przynajmniej publikacje czeskie, np. 2-językowa edycja czesko-angielska „Vodni cesta Dunaj – Odra – Labe, ano nebo ne? / The Danube – Oder – Elbe Waterway, yes or no?"[29].

Jest też w podobnej konwencji 2-językowej (w odniesieniu do czesko-angielskich opisów pod fotografiami) wydany w 2007 r. kolorowy album J. Kubca i J. Podzimka o dużym nietypowym formacie, liczący aż 392 strony[30]. Ta księga-album, ze zdjęciami lotniczymi, strony 272-276 poświęciła Odrze od ujścia Olzy po Koźle, zaś strony 328-329 to pokazanie Odry z portem kozielskim i dalej aż po port Świnoujście z wyjściem na Bałtyk.

Księga kończy się stwierdzeniem (s. 385) „Odkład je zloděj času", czyli „Odkładanie to złodziej czasu"…

Czy nie jest to czasem adresowane do nas na tle naszych poczynań dotyczących Odry?
Skrót niniejszego opracowania ukazał się, jako autorska zapowiedź, na s. 498 – 501 miesięcznika „Gospodarka Wodna" nr 12/2009 (staraniem Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego).

---

[28] Np. w tomie 9 rocznika „Rzeki": M.Miłkowski, J.Przybyszewska „Porty rzeczne", s. 265-335, czyli aż 70 stron B5 druku i ilustracji.

[29] „Droga wodna Dunaj – Odra – Łaba, tak czy nie?" – Praha 1991, Ekotrans Moravia

[30] Kubec J., Podzimek J.: „Křižovatka tři moři, vodni koridor Dunaj – Odra – Labe" / „Meeting of Three Seas. Water Corridor Danube – Oder – Elbe", czyli „Skrzyżowanie trzech mórz. Korytarz wodny Dunaj – Odra – Łaba"

## Spis tabel:

Tabela 1. Odrzański Korytarz Transportowy na tle podstawowych kryteriów stawianych międzynarodowym korytarzom transportowym
Tabela 2. Charakterystyka wybranych śródlądowych szlaków żeglugowych w Polsce
Tabela 3. Parametry techniczno – eksploatacyjne portów Kanału Gliwickiego i skanalizowanego górnego odcinka Odry
Tabela 4. Parametry techniczno- eksploatacyjne portów środkowego odcinka rzeki Odry swobodnie płynącej
Tabela 5. Zmiany liczebności statków żeglugi śródlądowej w Polsce w latach 1980-2008
Tabela 6. Natężenie ruchu żeglugowego na Odrze na podstawie prześluzowanych statków w Brzegu Dolnym w latach 1973-2008 (w szt.)
Tabela 7. Udział poszczególnych gałęzi transportu zaplecza w obsłudze zespołu portowego w Szczecinie i Świnoujściu w latach 1956 – 2008
Tabela 8. Schemat finansowania „Programu dla Odry – 2006" (poziom cen z roku 2001)
Tabela 9. Montaż finansowy na realizację zadań „Programu dla Odry – 2006 (poziom cen z roku 2001)
Tabela 10. Szacunkowe koszty budowy drogi wodnej Koźle-Ostrawa w wariancie optymalnym

## Spis rysunków:

Rysunek 1. Korytarz CETC
Rysunek 2. Odrzańska Droga Wodna
Rysunek 3. Odra dolna i środkowa oraz jej powiązania zewnętrzne
Rysunek 4. Morskie porty ujścia Odry
Rysunek 5. Miejsca limitujące żeglugę przewidziane do likwidacji do roku 2015
Rysunek 6. Planowany przebieg trasy żeglugowej dla statków morsko – rzecznych
Rysunek 7. Tory wodne planowane do pogłębienia na jeziorze Dąbie
Rysunek 8. Strona tytułowa rozprawy Lothario à Vogeso Monte
Rysunek 9. Mapa przeglądowa wariantów drogi wodnej Koźle – Ostrawa
Rysunek 10. Odra – odcinek graniczny
Rysunek 11. Schematyczna mapka korytarza wodnego Dunaj – Odra – Łaba z etapowaniem i wariantami realizacji
Rysunek 12. Schemat istniejącej drogi wodnej Wagu