

PRZEDMOWA

Odra w systemie rzek zachodniej i środkowej Europy zajmuje po Renie, Łabie, Wiśle, Dźwinie Zachodniej, Loarze i Tagu siódme miejsce ze względu na długość rzeki, czwarte pod względem powierzchni dorzecza i trzecie ze względu na potencjał powodziowy po Dunaju i Wiśle. Niektórzy znawcy Odry i rzek europejskich podkreślają, że Odra, co jest prawdą, jest mniejsza od Wołgi, Dniepru, Peczory czy Dniestru. Nie zmienia to znaczenia Odry jako szlaku wodnego, którym od prawie 200 lat przewożono znaczne ilości towarów. Już wówczas Odrzańska Droga Wodna miała charakter międzynarodowy, a żegluga z biegiem czasu stawała się coraz bardziej intensywna. Wymagało to szeregu prac regulacyjnych, m. in. w XIII wieku wybudowano już 20 jazów oraz kilka specjalnych upustów. Żegluga na drodze swojego rozwoju napotykała także szereg trudności. W XIV wieku Odra za sprawą Brandenburgii i Szczecina praktycznie utraciła dotychczasowy charakter drogi wodnej. Zablokowana została inicjatywa budowy kanału Odra – Łaba i nie tylko, towary ze Śląska do Frankfurtu przewożono drogą lądową. Podobne zjawisko obserwujemy również współcześnie.

Pomimo tych trudności droga wodna ponownie odzyskiwała swoją świetność. Prace regulacyjne na szeroką skalę rozpoczęto w XVIII stuleciu, zwłaszcza po powstaniu w 1746 roku specjalnego Urzędu ds. Żeglugi. W pracach regulacyjnych występowało kilka etapów, a stan zbliżony do obecnego droga wodna osiągnęła po upływie około 100 lat (1819-1923).

W tym okresie dokonano kanalizacji górnej Odry, zestopniowano jej odcinek od Ujścia Nysy Kłodzkiej do Wrocławia, wybudowano stopień wodny Rędzin. Kanał Gliwicki wybudowano w latach 1934-1939, zaś stopień wodny Brzeg Dolny w roku 1958. Trwa budowa stopnia wodnego w Malczycach. Odcinek Odry poniżej Wrocławia, obecnie poniżej Brzegu Dolnego podobnie jak dziś był w szczególnym zainteresowaniu ówczesnych władz wodnych. W 1885 roku pruska administracja wodna, jeszcze przed kanalizacją górnej Odry rozpoczęła prace mające zapewnić na całej trasie drogi wodnej równomierną szerokość, wyrównany spadek dna i utrzymanie jednolitych głębokości. Na odcinku od Wrocławia do ujścia Nysy Łużyckiej równolegle budowano porty, stawiano niezbędne urządzenia i obiekty.

Nadmierna eksploatacja drogi wodnej, bez konserwacji i prac regulacyjnych stały się powodem jej degradacji. Fatalne dla Odrzańskiej Drogi Wodnej były lata po roku 1973. Brak środków finansowych a także planu modernizacji pogłębił proces degradacji, która zresztą trwa do dnia dzisiejszego. Obecny fatalny stan drogi wodnej pilnie wymaga modernizacji. Mając na uwadze rozwój gospodarczy miast nadodrzańskich, rozwój całego Nadodrza należy zrobić wszystko aby przywrócić Odrzańskiej Drodze Wodnej jej międzynarodowy charakter. Nie może być tak, że rozważana jest tylko Odra graniczna, a międzynarodowy charakter i najwyższą klasę żeglowności ma Odra od miejscowości Ognica. Powinniśmy mówić z dumą o Odrzańskiej Drodze Wodnej jako całości, że łączy się ona z europejską siecią dróg wodnych, a nie to, że Szczecin posiada trzy kanały: Kanał Odra – Sprewa, kanał Odra – Hawela oraz kanał Hohensaaten – Friedrichsthaler – Wasserstrasse. Ten ostatni jest szczególnie kontrowersyjny.

Obecnie, nienajlepszy stan Odrzańskiej Drogi Wodnej zmobilizował do działania wiele firm i kompetentnych osób. Konferencja „Odrzańska Droga Wodna – stan obecny

i perspektywiczny” miała na celu uzmysłowienie, a jednocześnie mobilizację wszystkich sił, zwłaszcza politycznych, samorządowych i administracji państwowej, a także firm i przedsiębiorstw żeglugowych, hydrotechnicznych skupiających swoje umysły i działania dla przywrócenia Odrze, na całej jej długości, charakteru drogi międzynarodowej, drogi łączącej północ Europy z południem, Europę Wschodnią z Zachodnią. Osiągnięcie tych celów przywróci nadzieję mieszkańcom Nadodrza, że równolegle następować będzie rozwój gospodarczy tych terenów i poprawa ich bytu.

Organizatorzy Konferencji ze smutkiem stwierdzają, że od października 2010 roku, t.j. Konferencji „Odrzańska Droga Wodna”, stoimy w miejscu, pomimo, że odbyło się wiele spotkań, nierzadko na wysokim szczeblu, wydano szereg, niekiedy kontrowersyjnych dokumentów – są to tylko słowa, słowa, słowa.

Przykładem może być projekt „Założenia projektu Ustawy Prawo wodne” opracowane przez Ministerstwo Środowiska. Dokument merytorycznie nie spełnił oczekiwań specjalistów w sferze gospodarki wodnej i został oprotestowany przez większość instytucji.

Rada Gospodarki Wodnej Regionu Wodnego Środkowej Odry w dniu 27.11.2012 roku podjęła uchwałę negatywnie opiniującą dokument w całości. Uchwałę wraz z uzasadnieniem otrzymały najwyższe Władze Państwowe i Samorządowe.

Prawdą jest, że wykonywanych jest wiele prac, ale na poziomie ekspertyz, opinii i ocen. W najbliższej perspektywie, do roku 2020 wg wiceminister Anny Wypych-Namiołko w Dyspozycji Ministerstwa Rozwoju Regionalnego będą wielkie środki unijne na dofinansowanie dróg wodnych.

Odmienne stanowisko zaprezentował podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Pan Maciej Jankowski. W piśmie do Marszałków RP stwierdził, że infrastruktura na rzekach jest zdegradowana i wymaga ogromnych nakładów, i że nikt ich nie da i nawet nie myślą o takich projektach. Żegluga Śródlądowa jest zmarginalizowana w Strategii i Rozwoju Transportu i praktycznie nie jest brana pod uwagę.

W rzeczywistości problem żeglugi na Odrze, wpisanie całej Odry do Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T leży nie tylko w sferze zainteresowanych instytucji branżowych oraz resortów ale oczekują tego gminy Nadodrza, powiaty i miasta. Z Odrzańską Droga Wodną wiąże rozwój gospodarczy swoich regionów. Wydały one (III-V 2012) specjalne oświadczenie, odnosząc się krytycznie, w sprawie niekorzystnego dla przyszłości żeglugi na Odrze projektu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego unijnych wytycznych rozwoju Transeuropejskiej Sieci Transportowej oraz wpisania ODW na listę inwestycji priorytetowych w ramach TEN-T.

Równolegle grupa europosłów z Panem Profesorem Ryszardem Legutko czyniło starania włączenia ODW do programu europejskich korytarzy transportowych. Zdecydowany sprzeciw posłów sprawozdawców Komisji Europejskiej uniemożliwił zejście z IV do III klasy żeglowności i włączenie Odry do Sieci TEN-T. Niestety, w tej sprawie nie odbyło się nawet głosowanie. Warunkiem Komisji Europejskiej wpisania Odry w Sieci TEN-T jest osiągnięcie na Odrze IV klasy żeglowności oraz opracowanie, wspólnie ze stroną czeską, studium wykonalności dla Odry uwzględniającego budowę kanału Odra – Dunaj – Łaba.

Istotnym dokumentem opublikowanym 26.11.2012 roku było Stanowisko Konwentu Marszałków Województw RP w sprawie podjęcia działań na rzecz udziału Polski w Europejskiej Polityce Transportowej w zakresie żeglugi śródlądowej oraz ujęcia kluczowych odcinków polskich dróg wodnych w Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T

i uwzględnienie ich w znacznie szerszym zakresie strategii rozwoju transportu w Polsce. W Stanowisku Konwent Marszałków Województw RP m.in. zwraca się do Rządu Polskiego z prośbą o przygotowanie koncepcji rewitalizacji ważnych śródlądowych szlaków wodnych ujętych w Konwencji AGN i z nimi powiązanych, ze szczególnym uwzględnieniem Odrzańskiej Drogi Wodnej (E-30) wraz z Kanałem Śląskim, Wisły na odcinku Gdańska do Warszawy (E-40), Górnej Wisły i na drodze wodnej Wisła-Odra (E-70) oraz przedłożenie go Komisji Europejskiej i Parlamentowi Europejskiemu w celu zweryfikowania możliwości korzystania przez Polskę ze środków unijnych, przeznaczonych na podnoszenie sprawności i efektywności transportu wodnymi drogami śródlądowymi.

Stanowisko Marszałków Województw RP uzyskało szerokie wsparcie różnych organizacji i instytucji. Uchwałą wspierającą ten dokument podjęły Rady Gospodarki Wodnej Regionów Wodnych Małej Wisły, Górnej Wisły, Górnej Odry i Środkowej Odry, działających przy Regionalnych Zarządach Gospodarki Wodnej w Gliwicach, Krakowie i Wrocławiu. W uzasadnieniu Rady Regionów Wodnych zwracają się do Rządu Polskiego o podjęcie prac umożliwiających uzyskanie na Odrze IV klasy żeglowności. Uchwały skierowano do Prezydenta RP, Premiera Rządu RP, Marszałków Sejmu i Senatu, Ministrów oraz Urzędów Wojewódzkich i Marszałkowskich, organizacji i instytucji. Reakcję na treść uchwał można określić jako słabą. Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej poinformował, że do roku 2015 Odrzańską Drogę Wodną przystosuje się do III klasy żeglowności poprzez remont 74 ostróg (od Brzegu Dolnego do ujścia Nysy Łużyckiej) oraz likwidację 6 przemiałów. Prace te będą współfinansowane przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Należy się jednak zastanowić czy budowa Odry do III klasy żeglowności, a następnie ewentualna modernizacja do klasy IV jest właściwym kierunkiem postępowania. W Europie, a także w Polsce brak statków, które mogą pływać po drogach wodnych III klasy. Odra będzie więc wąskim gardłem i nie zespoli rzeki z zachodnioeuropejską siecią dróg wodnych.

Postulujemy, aby wreszcie przywrócić żegludze śródlądowej należyte jej miejsce w strukturze gospodarki Państwa, a także krajowym i europejskim systemie dróg wodnych. Należałoby utworzyć także ramy prawne, aby wyznaczone na terytorium Polski trzy międzynarodowe drogi wodne E-30, E-40 i E-70 zaczęły funkcjonować w rzeczywistości. Organizatorzy Konferencji uważają, że w obecnej sytuacji należy bezzwłocznie przygotować postępowanie administracyjne celem przystąpienia Polski do ratyfikacji EKG – ONZ z 19.01.1996 roku o Europejskich Drogach Wodnych Międzynarodowego Znaczenia (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance).

Podpisanie tej umowy z jednej strony będzie skutkować włączeniem Odrzańskiej Drogi Wodnej do europejskiego systemu sieci dróg wodnych TEN-T, z drugiej zaś przygotowaniem wielu inwestycji, w tym budowa Kanału Śląskiego, a także kanałów Odra – Dunaj – Łaba. Inwestycje te mają szansę w znacznym stopniu być finansowane ze środków Unii Europejskiej.

PREZES
Polskiego Towarzystwa Geofizycznego
Doc. dr Alfred Dubicki