

# Krzysztof Woś

---

## Możliwości zwiększenia gospodarczego wykorzystania rzeki Odry na przykładzie granicznego i dolnego odcinka

---

Ekonomiczne Problemy Usług nr 49, 225-239

---

2010

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach  
dozwolonego użytku.

KRZYSZTOF WOŚ

Akademia Morska w Szczecinie

## MOŻLIWOŚCI ZWIĘKSZENIA GOSPODARCZEGO WYKORZYSTANIA RZEKI ODRY NA PRZYKŁADZIE GRANICZNEGO I DOLNEGO ODCINKA

### Wprowadzenie

Rzeka Odra występuje w dwóch układach infrastruktury technicznej kraju:

- w gospodarce wodnej jako wielozadaniowy Odrzański System Wodny,
- w systemie transportowym jako Odrzańska Droga Wodna, wchodząca w skład Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego<sup>1</sup>.

Jako rezerwuar wody powierzchniowej, Odra jest wielkim obiektem gospodarczym o kompleksowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. W skład zasobów gospodarczych rzeki, poza wodą, wchodzi przede wszystkim: zabudowa hydrotechniczna drogi wodnej; obiekty portów i stoczni rzecznych oraz przeladowni zakładowych; obiekty poboru wody oraz zrzutu ścieków oraz przemysłu wodochłonnego; zbiorniki retencyjne, poldery, wały przeciwpowodziowe oraz tereny międzywala; zasoby biologiczne i mineralne koryta rzeki oraz terenów do niego przyległych. Do składników i potencjałów gospodarczych Odry należą także niematerialne wartości majątkowe,

---

<sup>1</sup> Założeniem korytarza jest połączenie Bałtyku z Adriatykiem. Trasa korytarza liczy około 1600 km i przebiega ze Szwecji przez Polskę (województwa zachodniopomorskie, lubuskie i dolnośląskie), Słowację, Czechy, Węgry aż po Chorwację.

wśród których do najważniejszych należą walory krajobrazowe. Odra jest również osią określonej i uwarunkowanej historycznie przestrzeni kulturowej.

Jedną z zalet wielofunkcyjnego wykorzystania dróg wodnych jest to, że zapotrzebowanie na wodę zgłasza wiele dziedzin gospodarki, które mogą przyspieszyć ich zagospodarowanie w sytuacji, gdy względy transportowe nie są wystarczającym argumentem, uzasadniającym konieczność podjęcia takich inwestycji.

## Funkcja transportowa

Jedną z podstawowych funkcji Odrzańskiego Systemu Wodnego jest funkcja transportowa. Odra, podobnie jak i inne duże rzeki, od zawsze stanowiła drogę komunikacyjną, przy której powstawały miasta, zakłady produkcyjne, domy складowe i celne, a sama rzeka była splawną i żeglowną drogą o najniższych kosztach przemieszczania. Wraz z rozwojem cywilizacji Odra, jako naturalna droga wodna, została wzmocniona innymi rozwiązaniami transportowo-komunikacyjnymi, to jest drogami kołowymi i liniami kolejowymi. Ukształtowany w ten sposób wielogłęziowy Odrzański Korytarz Transportowy służy do przewozu ładunków i pasażerów w relacjach krajowych i międzynarodowych. Odrzańska Droga Wodna jako element Odrzańskiego Korytarza Transportowego wiąże aglomerację szczecińską oraz 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 przez kanały Odra–Sprewa i Odra–Hawela z aglomeracją berlińską oraz zachodnią Europą. Poza Odrzańską Drogą Wodną do podstawowej infrastruktury technicznej Odrzańskiego Korytarza Transportowego na terytorium Polski należą<sup>2</sup>:

- zespół portów ujścia Odry, z trzema portami morskimi I klasy w Szczecinie, Świnoujściu i Policach, małymi portami Zalewu Szczecińskiego oraz licznymi przeladowniami zlokalizowanymi głównie wokół aglomeracji szczecińskiej;
- linie kolejowe:
- E-59 Świnoujście–Szczecin–Poznań–Wrocław–Opole–Chałupki–granica państwa z Czechami,
- CE-59 Świnoujście–Szczecin–Kostrzyn–Rzepin–Zielona Góra–Wrocław–Opole–Chałupki–granica państwa z Czechami, z odgałęzieniem Wrocław–Międzylesie;

<sup>2</sup> K. Woś, *Kierunki aktywizacji działalności żeglugi śródlądowej w rejonie ujścia Odry w warunkach integracji Polski z Unią Europejską*, Oficyna Wydawnicza „Sadyba”, Warszawa 2005, s. 73.

- droga krajowa nr 3 (międzynarodowa E65) Świnoujście–Szczecin–Gorzów Wielkopolski–Zielona Góra–Legnica–Lubawka–granica państwa z Czechami;
- regionalne porty lotnicze w Goleniowie (koło Szczecina), Poznaniu-Ławicach, Wrocławiu-Starachowicach i w Przywozie (koło Katowic);
- terminale transportu kombinowanego w Szczecinie, Poznaniu-Grubanach, Poznaniu-Gądkach, Wrocławiu i Gliwicach;
- wolne obszary celne (WOC) w Świnoujściu, Szczecinie i Gliwicach.

Sprawność portów ujścia Odry oraz pozostałych elementów infrastruktury technicznej Odrzańskiego Korytarza Transportowego zależy jest od jego sprawności transportowej w zakresie dowożenia masy ładunkowej z zaplecza do portów i przeładowni zakładowych.

Jedną z istotnych gałęzi transportu zaplecza zespołu portowego ujścia Odry jest żegluga śródlądowa. W Polsce około 80% przewozów wodnych śródlądowych wykonywana jest na Odrzańskiej Drodze Wodnej. Systematycznie pogarszające się parametry eksploatacyjne środkowego odcinka Odry swobodnie płynącej sprawiają jednak, że w rzeczywistości żegluga śródlądowa uprawiana jest na górnym, skanalizowanym odcinku Odry, gwarantującym stałe głębokości tranzytowe (1,8 m), i na dolnym Odcinku Odry, który znajduje się pod wpływem dodatkowego zasilania z wody rzeki Warty uchodzącej do Odry w rejonie Kostrzyna (na 617,6 km) oraz wody stałej cofki podmorskiej (tabela 1).

Na dolnym odcinku Odry występuje największa koncentracja morsko-rzecznych portów i przeładowni ujścia Odry, w tym przewozów wykonywanych w relacjach międzynarodowych, przez bezpośrednie połączenie Odry z zachodnioeuropejską siecią dróg wodnych za pośrednictwem kanału Odra-Hawela. Potwierdzają to zrealizowane w 2007 roku przewozy, które wynosiły 2764 tys. t ładunków (483 mln tkm pracy przewozowej), w tym:

- przewozy krajowe 884 tys. t (35 mln tkm),
- przewozy międzynarodowe 1880 tys. t (448 mln tkm)<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> *Transport – wyniki działalności w 2007*, GUS, Warszawa 2008.

Tabela 1. Natężenie ruchu towarowego na podstawie liczby prześluzowanych statków w Brzegu Dolnym w latach 1973–2006 [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	1999	372	503
1975	2619	2670	1991	145	154	2000	219	224
1978	3812	3798	1992	108	131	2001	306	324
1980	2752	2733	1993	89	85	2002	370	401
1981	2605	2618	1994	47	43	2003	94	127
1983	2713	2704	1995	102	87	2004	161	163
1985	3550	3635	1997	212	178	2005	148	171
1989	696	707	1998	343	284	2006	188	177

Źródło: opracowanie własne na podstawie M. Milkowski, Odra i żegluga retrospektywnie w XX wieku (maszynopis powielony), Wrocław 2003, s. 50 oraz materiałów statystycznych RZGW we Wrocławiu.

W porównaniu z danymi z roku 2004 żegluga śródlądowa na dolnym odcinku Odry odnotowała niewielki spadek ilości przewiezionych ładunków (o 66 tys. t) oraz wykonanej pracy przewozowej (o 133 mln tkm)<sup>4</sup>. Niekorzystnym zjawiskiem w przewozach pomiędzy polskimi a zagranicznymi portami i przeladowniami był brak zbilansowania kierunkowego, to znaczy w 2007 roku relacja eksportowa (1534 tys. t i 362 mln tkm) pięciokrotnie przewyższała relację importową (346 tys. t i 86 mln tkm)<sup>5</sup>. W strukturze rodzajowej przewożonych ładunków, zarówno w relacjach krajowych, jak i międzynarodowych, dominują materiały surowe i przetworzone oraz węgiel kamienny i brykiety.

W ramach obsługi portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu żegluga śródlądowa wykonuje tak zwane przewozy trasowe i mostowe. Przewozy trasowe dzielą się na dwa zasadniczo różne rodzaje, to jest przewozy lokalne, wykonywane w obrębie Szczecina i Świnoujścia, związane głównie z obsługą przemysłu przyportowego, oraz przewozy długodystansowe, w tym w relacjach międzynarodowych. Z kolei przewozy mostowe (zwane technologicznymi) wykonywane są przez żeglugę śródlądową

<sup>4</sup> *Transport – wyniki działalności w 2004*, GUS, Warszawa 2005.

<sup>5</sup> *Transport – wyniki działalności w 2007...*

między 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 (10,5 m), łączącego obce porty, muszą część ładunku odlichtowywać w Świnoujściu (przy wejściu do Szczecina) lub w pełni się załadować 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 około 10,0%, a w 2007 roku wynosił 7,6% (1043 tys. t) i w stosunku do roku 1956 (680 tys. t) zmniejszył się ponad trzykrotnie (tabela 2).

Tabela 2. Udział poszczególnych gałęzi transportu zaplecza w obsłudze zespołu portowego w Szczecinie i Świnoujściu w latach 1956–2007

Lata	Obroty ogółem		Transport kolejowy		Transport samochodowy		Żegluga śródlądowa	
	tys. t	%	tys. t	%	tys. t	%	tys. t	%
1956	5170	100,0	4490	86,8	–	–	680	13,2
1960	8394	100,0	7597	90,5	–	–	787	9,5
1965	10 749	100,0	9399	87,4	57	0,6	1293	12,0
1970	15 773	100,0	13 395	84,9	94	0,6	2291	14,5
1980	22 670	100,0	19 503	86,0	137	0,6	3030	13,4
1985	19 055	100,0	15 477	81,2	68	0,4	3510	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	1378	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	3692	23,0	1619	10,1
2007	13 696	100,0	8208	59,9	4446	32,5	1043	7,6

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

Źródło: opracowanie własne na podstawie statystyk ZMPSiŚ SA.

W ostatnim dwudziestolecu spadkowi udziału żeglugi śródlądowej (z 18,4% w 1985 roku do 7,6% w 2007) towarzyszył spadek udziału transportu kolejowego (z 90,5% w 1960 roku do 59,9% w 2007), który nadal utrzymuje dominującą pozycję,

oraz bardzo dynamiczny wzrost znaczenia transportu samochodowego jako gałęzi transportu zaplecza zespołu portowego (z 0,4% w 1985 roku do 32,5% w 2007). W strukturze rodzajowej obsługiwanych przez żeglugę śródlądową ładunków dominują ładunki masowe, to jest węgiel (14,1%) oraz inne masowe (10,5%)<sup>6</sup>. Poza portem w Stepnicy i okazjonalnie w Wolinie, w pozostałych małych portach Zalewu Szczecińskiego (nie licząc wstępnej obróbki ryb) nie wykonuje się usług związanych z ładunkami.

Armatorzy śródlądowi w obrębie dolnego odcinka Odry świadczą usługi przewozowe w warunkach konkurencji międzygałęziowej i wewnątrzgałęziowej. Przetrwali trudny okres przemian ustrojowych, dzięki restrukturyzacji i prywatyzacji firm żeglugowych oraz częściowemu przeniesieniu na zachodnioeuropejski rynek transportowy, jak również dzięki przyjęciu orientacji marketingowej i dywersyfikacji swojej działalności (oprócz transportowych usług żeglugowych wykonują między innymi usługi portowe i remontowe).

### **Funkcja rekreacyjno-turystyczna**

O atrakcyjności turystycznej pogranicza polsko-niemieckiego decyduje bogaty układ cieków wodnych Odry, a także unikatowe zespoły leśne, powiązanie rzeki z krajobrazem, środowiskiem przyrodniczym i jego elementami oraz architekturą miast, pejzażem wsi i osad nadrzecznych. Z istniejących na granicznym odcinku rzeki Odry miejsc postojowych tylko nieliczne są przystosowane do obsługi ruchu pasażerskiego i sportowo-turystycznego. Są to:

- na 542,7 km (brzeg lewy) – pływająca przystań dla jednostek sportowych,
- na 584,2 km (brzeg prawy) – nabrzeże w kanale w Słubicach,
- na 617,0 km (brzeg lewy) – pływająca przystań dla jednostek sportowych,
- na 632,9 km (brzeg lewy) – basen dla jednostek sportowych w Kienitz,
- na 662,5 km (brzeg prawy) – pływająca przystań pasażerska w Osinowie Dolnym,
- na 662,5 km (brzeg lewy) – pływająca przystań pasażerska w Hohenwutzen.

Na granicznym odcinku rzeki Odry przewozy pasażerskie odbywają się głównie statkami niemieckimi w rejonie Osinowa Dolnego i Hohenwutzen oraz na odcinku od Hohensaaten (połączenie Odry z kanałem Odra–Hawela) do Szczecina. Do nabrzeży pasażerskich w Szczecinie zawijają niemieckie statki hotelowe, które przepływają tranzytem z Berlina do portów Zalewu Szczecińskiego i odwrotnie. Są to:

<sup>6</sup> Materiały statystyczne Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA.

- „Katharine v. Bona” ze 120 pasażeromiejscami i „Königstein” z 74 pasażeromiejscami oraz „Frederic Chopin” ze 120 pasażeromiejscami należące do Peter Deilman-Reeqerei w Neuseeland,
- „Saxonia” z 90 pasażeromiejscami należąca do Scylla Tours AG w Basel,
- „Mona Lisa” ze 100 pasażeromiejscami i „Victor Hugo” ze 100 pasażeromiejscami należące do Robert Weinberger w Passau;
- „Rügen” z 99 pasażeromiejscami należący do Klaus Sahr GmbH w Oberwesel.

Tylko brak drożności transportowej Odry uniemożliwia systematyczne rejsy tych statków w górę rzeki aż do Wrocławia.

Wraz ze wzrostem zamożności społeczeństwa rosnąć będzie zapotrzebowanie na usługi turystyczno-rekreacyjne. Można przewidywać, że i u nas pojawiać się zaczną nowe potrzeby w zakresie rozwoju turystyki wodnej, we wszystkich jej odmianach, zarówno co do form działalności, jak i rozwiązań technicznych, organizacyjnych i lokalizacyjnych.

Na rozwój turystyki wodnej istotny wpływ będą miały takie kierunki działania, jak

- budowa sieci przystani wraz z odpowiednim zapleczem remontowym i hotelowym, świadczącym usługi na rzecz żeglarzy krajowych i zagranicznych,
- budowa bazy szkoleniowo-dydaktycznej mającej na celu pobudzenie zainteresowania żeglugą jachtową i przygotowującą do jej uprawiania.

Intensyfikacja ruchu wczasowo-turystycznego, jaki występuje w rejonie pogranicza, stanowić będzie czynnik współkreujący rozwój pasażerskich przewozów komunikacyjno-turystycznych i spacerowo-rekreacyjnych, które mogą mieć na przykład charakter:

- kilku- oraz wielogodzinnych rejsów spacerowych w obrębie poszczególnych miejscowości,
- kilku- oraz wielodniowych rejsów wczasowo-urlopowych, połączonych ze zwiedzaniem nabrzeżnych miejscowości, na statkach posiadających pełną bazę hotelową.

Wraz z dokonującymi się w Polsce przeobrażeniami, związanymi zwłaszcza z członkostwem w Unii Europejskiej, będzie wzrastać znaczenie pełnionych przez Odrę funkcji gospodarczych, w tym odrzańskiej turystyki wodnej, tym bardziej że geograficzne położenie granicznego odcinka Odry sytuuje je na skrzyżowaniu żeglarskich i pasażerskich dróg wodnych Europy. Stąd blisko jest do portów wybrzeża Bałtyku, a przez kanały Odra–Sprewa i Odra–Hawela, również do Berlina i dalej na zachód kontynentu.



## Funkcja przeciwpowodziowa

Czynna ochrona przeciwpowodziowa miast, wsi i osad nadrzecznych dolnego odcinka Odry sprowadza się przede wszystkim do zapobiegania powstawaniu powodzi zatorowych oraz zapewnienia swobodnego spływu wód roztopowych. Ochrona ta rozciąga się od jeziora Dąbie, które jest głównym odbiornikiem połamanej w czasie akcji kry lodowej, w górę rzeki Odry, a od jej powodzenia zależy możliwość prowadzenia skutecznej akcji lodołamania na rzekach Warcie i Noteci.

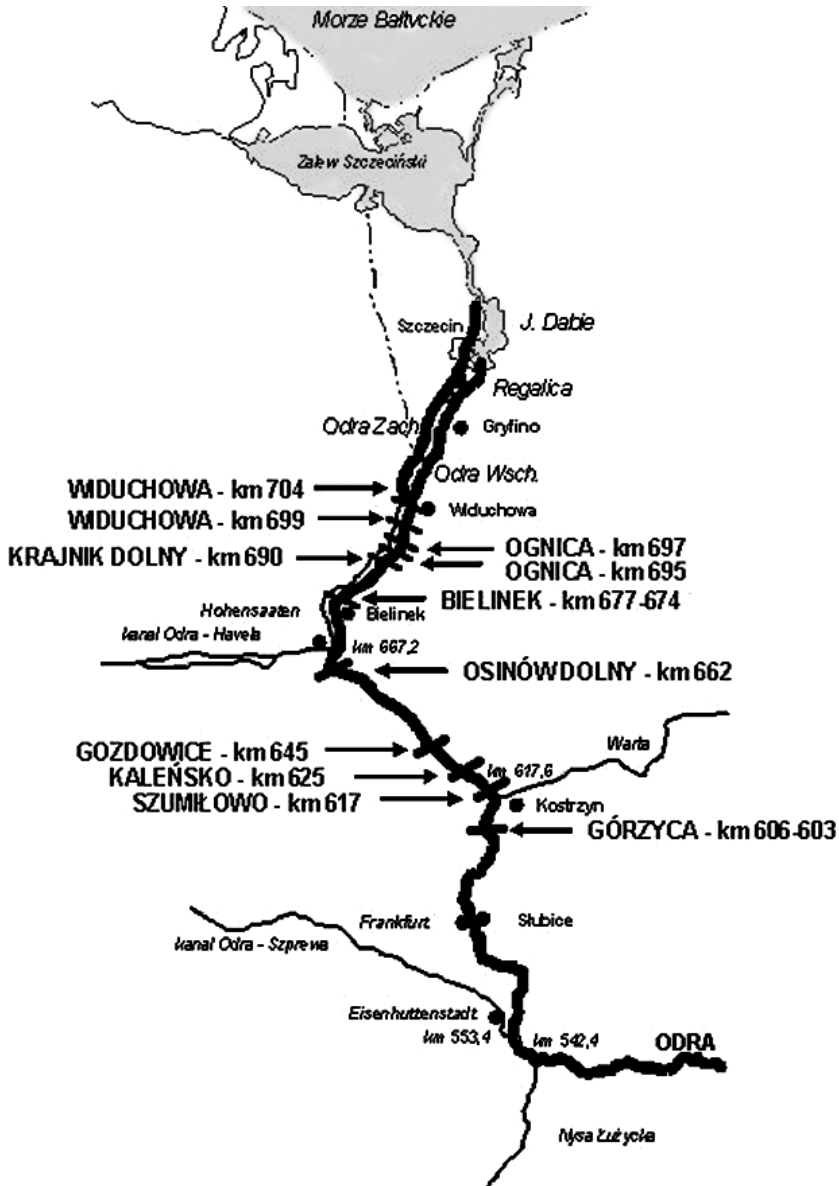
Miejscem, w którym w pierwszej kolejności tworzy się stała pokrywa lodowa na odcinku dolnej Odry w czasie jej stopniowego kształtowania się, jest rejon Widuchowej (na 703–704 km), gdzie rzeka rozdziela się na dwa ramiona – Odrę Zachodnią i Odrę Wschodnią. Dalszy proces narastania stałej pokrywy lodowej odbywa się drogą przesuwania się końcówki lodu w górę rzeki i jest przyspieszany przez napływający lód podwodny i powierzchniowy, częściowo wciągany i wypychany prądem rzeczny pod i nad utworzoną pokrywą lodową. Powstającej w ten sposób pokrywie lodowej towarzyszy na ogół zator śryżowy lub śryżowo-lodowy, który – przegradzając w różnym stopniu przekrój poprzeczny koryta rzeki – wywołuje lokalne piętrzenie wody. Wraz z przesuwaniami się końcówki stałej pokrywy lodowej w górę rzeki, szczególnie w miejscach, gdzie istnieją naturalne lub sztuczne przeszkody w swobodnym przepływie wody, oraz w rejonach przewężenia lub poszerzenia przekroju poprzecznego rzeki, tworzą się kolejne zatory (rysunek 1).

Podstawowym zabiegiem profilaktycznym w ochronie przeciwlodowej na Odrze są prace regulacyjne, które, ujednolicając warunki przepływu i ruchu rumowiska, ograniczają możliwość wystąpienia zatoru lodowego, tworzącego się w pierwszej kolejności wszędzie tam, gdzie te warunki zostają zachwiane. To właśnie zły stan techniczny zabudowy regulacyjnej sprawia, że Odra z roku na rok staje się coraz bardziej zatorogenna. Skalę problemu pogłębia postępująca dekapitalizacja zabudowy hydrotechnicznej, która na poszczególnych pododcinkach charakteryzuje się różnym stopniem fizycznego zużycia obiektów oraz różnymi parametrami eksploatacyjnymi.

Warunki nawigacyjne na Odrze to kolejny problem właściwej ochrony przeciwlodowej, ponieważ z chwilą, kiedy zatory lodowe już się utworzą, jedynym narzędziem zdolnym skutecznie przeciwdziałać tym zagrożeniom staje się lodołamacz, pod warunkiem, że parametry drogi wodnej pozwolą mu na dotarcie do zatoru lodowego.

Niezależnie od miejsca lokalnego zagrożenia, każda akcja lodołamania na Odrze oraz na Warcie i Noteci musi rozpocząć się w Szczecińskim Węźle Wodnym i w ten rejon (to znaczy na jezioro Dąbie) musi zostać odprowadzona połamana kra lodowa z całej rzeki.

Jeśli nie występują szczególne zagrożenia, to dziennie łamie się tyle lodu, ile bez niebezpieczeństwa zsuwu może odpłynąć poniżej 717,3 km (na odcinek rzeki znajdujący się pod wpływem podgrzanych wód z Elektrowni „Dolna Odra” SA w Gryfnie).



Rys. 1. Miejsca powstawania zatorów lodowych na granicznym odcinku Odry  
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych RZGW Szczecin.

Lodołamacze kierowane są w górę rzeki tak daleko, jak wymaga tego zakres założenia Odry oraz jak pozwalają na to aktualne w danym czasie parametry techniczne drogi wodnej (tabela 3).

Tabela 3. Zasięg stałej pokrywy lodowej na Odrze oraz udział polskich i niemieckich lodołamaczy w akcji lodołamania w latach 1990–2004

Lp.	Rok	Zasięg pokrywy lodowej	Czas trwania akcji lodołamania [dni]	Udział lodołamaczy w akcji	
				polskich	niemieckich
1.	1990/1991	522,0–717,3	27	8	4
2.	1991/1992	684,0–717,3	7	6	2
3.	1992/1993	542,0–717,3	18	7	4
4.	1993/1994	661,0–717,3	30	8	4
5.	1994/1995	697,0–717,3	9	4	–
6.	1995/1996	345,0–717,3	63	8	6
7.	1996/1997	411,5–717,3	35	8	7
8.	1997/1998	685,0–717,3	15	7	–
9.	1998/1999	681,0–717,3	11	7	–
10.	1999/2000	673,0–717,3	6	3	4
11.	2000/2001	–	0	–	–
12.	2001/2002	645,4–717,3	23	8	6
13.	2002/2003	559,5–741,6	19	7	7
14.	2003/2004	615,3–741,6	16	7	6
15.	2004/2005	703,3–730,5	0	0	0
16.	2005/2006	444,8–741,6	29	7	7
17.	2006/2007	0	0	0	0

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych RZGW Szczecin.

Z uwagi na graniczny charakter dolnego odcinka Odry, akcję lodołamania przeprowadzają obie administracje, to jest Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie i Urząd Wodno-Żeglugowy w Eberswalde. Do prowadzenia akcji administracja drogi wodnej korzysta z własnych wyspecjalizowanych służb oraz ze zorganizowanego systemu współpracy.

## Przedsięwzięcia inwestycyjne

W wyniku wzajemnych ustaleń ekspertów, obie administracje granicznego odcinka Odry wypracowały porozumienie, które wiąże zamierzenia inwestycyjne na drogach wodnych obu krajów, w tym na rzece Odrze. Uzgodnione rozwiązania w ogólnym ujęciu sprawdzają się do tego, że strona niemiecka włączy się do realizacji założeń *Programu dla Odry – 2006*<sup>7</sup>, wzdłuż swojego brzegu, a prace remontowo-modernizacyjne zabudowy regulacyjnej granicznego odcinka Odry sfinansowane zostaną przez każdą ze stron na swoim brzegu i prowadzone będą do roku 2025 według następującego harmonogramu:

- w latach 2010–2012 powinny zostać zlikwidowane dwa priorytetowe miejsca limitujące:
  - Górzycy–Retwein (na 604–605 km),
  - Osinów Dolny/Hohenwutzen (na 656–659 km),
- następnie do roku 2015 powinny zostać zlikwidowane kolejne cztery miejsca limitujące:
  - Słubice/Frankfurt n. Odrą (na 581,0–585,7 km),
  - Kostrzyn/Kietz (na 613,5–614,7 km),
  - Gozdowic–Siekierki (na 645,5–654,0 km),
  - Osinów Dolny/Hohenwutzen (na 654–656 i 659–663 km).

W tym okresie powinno również zostać zakończone zadanie *Udrożnienie toru na jeziorze Dąbie*.

Konieczność udrożnienia toru przez jezioro Dąbie podyktowana jest względami ochrony przeciwpowodziowej. Jezioro w trakcie akcji lodolamania ma za zadanie przyjmowanie kry lodowej spływającej rzeką Odrą. Kra lodowa gromadząca się na jeziorze musi również być odprowadzana w kierunku Zalewu Szczecińskiego. Odbywa się to przy użyciu lodolamaczy.

Po przeanalizowaniu obecnego stanu zabudowy regulacyjnej na polskim brzegu Odry Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie (RZGW) oszacował, że prace remontowo-modernizacyjne muszą objąć swym zasięgiem blisko 106 km odcinka Odry granicznej i 10 km odcinka toru wodnego na jeziorze Dąbie w Szczecinie.

---

<sup>7</sup> Ustawa z dnia 6 lipca 2001r. o ustanowieniu programu wieloletniego „Program dla Odry – 2006” (DzU 2001, nr 98, poz. 1067).

## Ochrona przeciwpowodziowa

Realizacja zadań inwestycyjnych na Odrze granicznej i dolnej oraz na jeziorze Dąbie przyniesie następujące efekty w zakresie ochrony przeciwpowodziowej:

1. Po modernizacji zabudowy regulacyjnej Odry granicznej uzyskana zostanie minimalna głębokość gwarantowana – 1,80 m, niezbędna dla pracy polskich i niemieckich lodołamaczy,
  - dla odcinka od ujścia Nysy Łużyckiej (542,4 km) do ujścia Warty (617,6 km) z 80-procentowym prawdopodobieństwem przekroczenia tej głębokości w roku,
  - dla odcinka od ujścia Warty (617,6 km) do miejscowości Widuchowa (704,1 km) z 90-procentowym (jw.) prawdopodobieństwem przekroczenia tej głębokości w roku.
2. Polepszone i ujednoczone zostaną warunki przepływu wód na Odrze granicznej, a w ten sposób zmniejszona zostanie liczba potencjalnych miejsc zatorogennych w okresie zalodzenia.
3. Po bagrowaniu (pogłębieniu) toru przez jezioro Dąbie ułatwiona zostanie skuteczniejsza praca lodołamaczy na jeziorze i sprawne odprowadzanie kry lodowej na Zalew Szczeciński, powodując większą zdolność do odbioru przez jezioro kry lodowej spływającej rzeką z rejonu objętego lodołaniem.

Zrealizowane zadania wzmocnią ochronę przeciwpowodziową oraz bezpieczeństwo ludności zamieszkującej nadodrzańskie miasta i wsie położone w sąsiedztwie rzeki po obu stronach granicy. W powiązaniu z modernizacją systemu obwałowań oraz oczyszczeniem obszaru międzywala z zadrzewień powodujących utrudnienia przy spływie wielkich wód zmniejszone zostanie ryzyko całorocznego wystąpienia powodzi, co stanowi główny cel *Programu dla Odry – 2006*.

## Efekty prac modernizacyjnych w ramach funkcji transportowej

Rozwój żeglugi śródlądowej gwarantuje utworzenie bezpiecznego, niezawodnego i wielogałęziowego systemu transportowego województwa zachodniopomorskiego, kompatybilnego z systemem transportowym innych regionów i krajów Unii Europejskiej, jednocześnie zapewniającego pełne zaspokojenie potrzeb transportowych gospodarki narodowej. Jako jedna z gałęzi transportu zaplecza zespołu portowego ujścia Odry, żegluga śródlądowa podnosi ich zdolność konkurencyjną na bałtyckim rynku portowym, zapewniając lepszą sprawność połączeń transportowych z zapleczem.

Żegluga śródlądowa naturalnie wpisuje się w bogaty i zasobny w wodę region zachodniopomorski, zapewniając dostępność transportową oraz tworząc warunki do aktywizacji gospodarczej nadodrzańskim miastom, osadom, portom i przystaniom. Ponadto tworzenie warunków do funkcjonowania i rozwoju żeglugi śródlądowej zgodne jest z głównymi kierunkami zrównoważonej polityki transportowej Wspólnoty Europejskiej, dążącej do zmniejszenia degradacyjnego wpływu transportu na środowisko naturalne, między innymi przez wspieranie żeglugi śródlądowej wszędzie tam, gdzie może skutecznie konkurować z transportem samochodowym, który jest bardziej szkodliwy dla środowiska naturalnego.

## **Wnioski**

1. Podstawowym zabiegiem profilaktycznym w ochronie przeciwlodowej na rzekach są prace regulacyjne, które – ujednolicając warunki przepływu – ograniczają w ten sposób możliwość wystąpienia zatoru lodowego, tworzącego się w pierwszej kolejności tam, gdzie te warunki zostaną zachwiane.
2. Z chwilą, kiedy zatory lodowe już się utworzą, jedynym narzędziem zdolnym skutecznie przeciwdziałać tym zagrożeniom na głównych rzekach kraju, w tym na rzece Odrze, staje się lodołamacz, pod warunkiem że parametry drogi wodnej pozwolą mu na dotarcie do zatoru lodowego.
3. Poprawa warunków prowadzenia akcji lodołamania na granicznym i dolnym odcinku Odry wiąże się z koniecznością:
  - pogłębienia toru głównego na jeziorze Dąbskim w celu sprawniejszego gromadzenia na nim kry lodowej spływającej z odcinków rzeki objętych akcją lodołamania, a następnie odprowadzania jej z jeziora na Zalew Szczeciński;
  - przebudowy mostu kolejowego na rzece Regalicy na 733,7 km, który ma zbyt niskie przęsło stałe (rzędna spodu konstrukcji wynosi 2,96 m przy stanie wielkiej wody żeglownej – WWŻ), zmuszając lodołamacze do korzystania z przęsła zwodzonego, którego częstotliwość podnoszenia dostosowana jest do ruchu pociągów na moście;
  - modernizacji zabudowy regulacyjnej rzeki w celu likwidacji miejsc zatorogennych oraz poprawy głębokości tranzytowych, umożliwiających lodołamaczom dotarcie do zatorów lodowych.
4. Na granicznym i dolnym odcinku Odry występuje największa w Polsce koncentracja przewozów żeglugi śródlądowej, w tym wykonywanych w relacjach międzynarodowych. Żegluga śródlądowa świadczy usługi przewozowe na rzecz

- zespołu portowego w Szczecinie, Policach i Świnoujściu, przeładowni zakładowych oraz małych portów morskich Zalewu Szczecińskiego. W ramach obsługi zespołu portowego w okresie ostatnich pięćdziesięciu lat, udział żeglugi śródlądowej jako jedynej z gałęzi transportu zaplecza był istotny i kształtował się na poziomie 10,0%.
5. Pogarszające się warunki nawigacyjne (głębokości tranzytowe) na środkowym odcinku Odry swobodnie płynącej praktycznie wyeliminowały krajowe przewozy długotrasowe żeglugi śródlądowej pomiędzy górnym i dolnym odcinkiem Odry. Jednocześnie dobre powiązania z zachodnioeuropejską siecią dróg wodnych dolnego odcinka Odry (przez kanał Odra–Havela) przyczyniają się do rozwoju przewozów międzynarodowych, które ponad dwukrotnie przewyższają już przewozy wykonywane w relacjach krajowych przez żeglugę śródlądową.
  6. Poprawa warunków funkcjonowania żeglugi śródlądowej uzależniona jest od wprowadzenia postępu technicznego w zakresie parametrów eksploatacyjnych drogi wodnej, w tym głównie:
    - głębokości tranzytowych na granicznym i dolnym odcinku Odry, aby w miejscach limitujących odpowiadały parametrom minimum III klasy drogi wodnej,
    - szerokości i wysokości prześleń żeglugowych mostów szczecińskiego węzła wodnego, aby odpowiadały parametrom Vb klasy drogi wodnej.
  7. Właściwe zagospodarowanie wielofunkcyjnej infrastruktury rzeki Odry determinuje możliwość właściwej realizacji wszystkich głównych celów Odrzańskiego Systemu Wodnego.

### Literatura

Dane Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie.

Milkowski M., *Odra i żegluga retrospektywnie w XX wieku* (maszynopis powielony), Wrocław 2003.

Statystyki Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA.

*Transport – wyniki działalności w 2004 r.*, GUS, Warszawa 2005.

*Transport – wyniki działalności w 2007 r.*, GUS, Warszawa 2008.

Ustawa z dnia 6 lipca 2001 r. o ustanowieniu programu wieloletniego *Program dla Odry – 2006*, DzU 2001, nr 98, poz. 1067.

Woś K., *Kierunki aktywizacji działalności żeglugi śródlądowej w rejonie ujścia Odry w warunkach integracji Polski z Unią Europejską*, Oficyna Wydawnicza „Sadyba”, Warszawa 2005.

---

**MÖGLICHKEITEN ZUR STEIGERUNG EINER WIRTSCHAFTLICHEN  
NUTZUNG DER ODER (AM BEISPIEL DER GRENZSTRECKE DER ODER  
UND DER UNTEREN ODER)**

**Zusammenfassung**

In dem Beitrag wird ein mehrfunktionsbezogener Charakter der Oder dargestellt, indem die für die Oder wichtigsten Funktionen wie Transport, Sport und Touristik und Hochwasserabwehr detailliert erläutert werden. Darüber hinaus bekommt man Informationen über nationale und internationale Bedingungen für die wirtschaftliche Entwicklung des Flusses, die durch die Notwendigkeit der Modernisierung von Nutzungsparametern der Wasserstraße im deutsch-polnischen Grenzraum determiniert werden. Es werden auch wirtschaftliche Gesichtspunkte präsentiert, die erreicht werden können, nachdem die an der Oder notwendigen Investitionsmaßnahmen ausgeführt sind.

*Übersetzt von Krzysztof Woś*