



# Możliwości poprawy warunków funkcjonowania żegluga odrzańskiej

dr Krzysztof Woś

Instytut Zarządzania Transportem  
Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu  
Akademia Morska w Szczecinie  
Dyrektor Urzędu Żegluga Śródlądowej w Szczecinie

## SŁOWA KLUCZOWE

transport, transport wodny śródlądowy, żegluga śródlądowa

## Wstęp

Tworzenie właściwych warunków funkcjonowania i rozwoju żegluga śródlądowego gwarantuje istnienie bezpiecznego, niezawodnego i wielogałęziowego systemu transportowego kraju, kompatybilnego z systemami transportowymi innych krajów europejskich, a jednocześnie zapewniającego pełniejsze zaspokojenie potrzeb transportowych gospodarki narodowej. Przy czym o tym, czy żegluga śródlądowa jest elementem danego systemu transportowego, decyduje istnienie dróg wodnych.

Obecnie krajowa sieć dróg wodnych nie tworzy jednolitego systemu komunikacyjnego, lecz zbiór odrębnych i różnych jakościowo szlaków żeglugowych. Zły stan techniczny i niekorzystne parametry eksploatacyjne polskich dróg wodnych sprawiają, że statki śródlądowe wycofują się z eksploatacji kolejnych nienadających się do żegluga szlaków, ograniczając się dzisiaj do pływania na lokalnych odcinkach Wisły i Odry. Niekorzystne parametry eksploatacyjne polskich dróg wodnych stanowią także istotną barierę dla europejskiej sieci szlaków żeglugowych, zarówno w układzie południkowym, jak również równoleżnikowym.

Natomiast jednym z głównych kierunków europejskiej polityki transportowej jest zmniejszenie degradacyjnego wpływu transportu na środowisko naturalne, które przejawia się we wspieraniu przyjaznych dla środowiska gałęzi i technologii przewozowych, w tym żegluga śródlądowej i łańcuchów kombinowanych. Podstawowe kierunki tej polityki w odniesieniu do żegluga śródlądowej realizowane są m.in. poprzez tworzenie:

- spójnej europejskiej sieci dróg wodnych międzynarodowego znaczenia,
- sieci dróg wodnych w ramach europejskich korytarzy bazowych i sieci kompleksowych,
- „autostrad morskich”, które poprzez porty morsko-rzeczne i usytuowane w nich centra logistyczne

łączą szlaki morskie ze szlakami wodnymi śródlądowymi.

## 1. Uwarunkowania zewnętrzne

Do podstawowych czynników zewnętrznych sprzyjających rozwojowi żegluga śródlądowego należy zaliczyć:

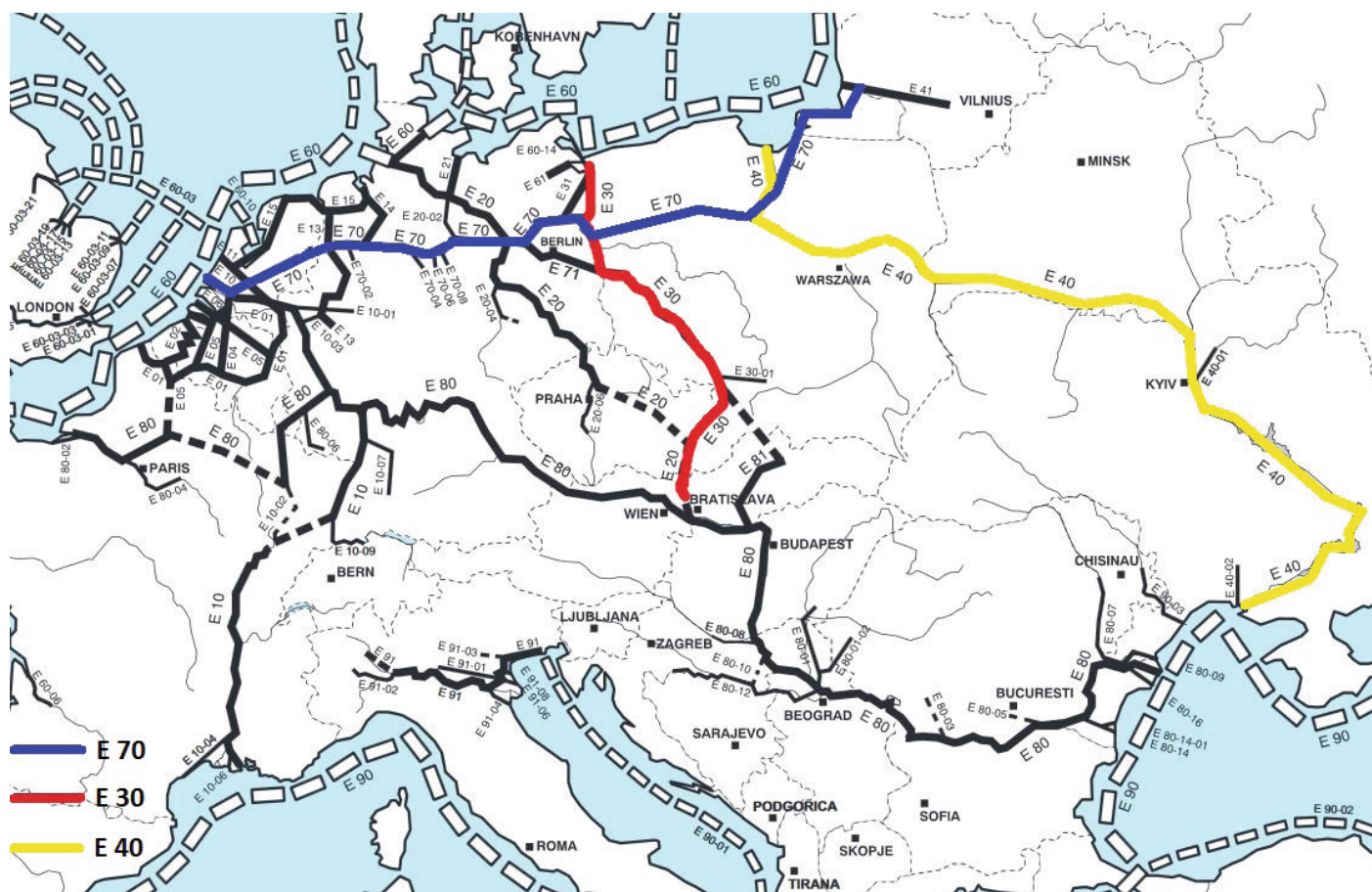
- zapowiadany przez politykę transportową Unii Europejskiej renesans żegluga śródlądowej;
- uznanie przez europejskie podmioty polityki transportowej polskich dróg wodnych, w tym rzeki Odry, za istotne dla integracji europejskiej sieci dróg wodnych.

Główne kierunki polityki transportowej na poprzednią dekadę zawarte były w Białej Księdze pt. *Europejska polityka transportowa w horyzoncie do 2010 r. - czas na decyzje*<sup>1</sup>. Już wówczas 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 żegluga śródlądowego, takie jak bezpieczeństwo, niska energochłonność oraz duża nośność statków, Komisja Europejska dążyła do większego wykorzystania transportu wodnego śródlądowego jako alternatywnej formy przewozów oraz uczynienia z niego kluczowego rodzaju transportu w europejskim intermodalnym systemie transportowym.

W dokumencie tym zapowiadano renesans żegluga śródlądowego. Sieć dróg wodnych określona została jako „ważny kapitał UE”, który jest w stanie obsłużyć rocznie 525,0 mln ton ładunków. Wyrazem intensyfikacji działań w kierunku wspierania żegluga śródlądowego jest przedstawiony przez Komisję Europejską w dniu 17 stycznia 2006 r. „Zintegrowany program działań na rzecz rozwoju żegluga śródlądowego oraz dróg wodnych w Europie” (Navigation and Inland Waterway Action and Development in Europe), zwany w skrócie NAIADES, a 10 września 2013 r. NAIADES II. Program NAIADES skupiał się na pięciu uzależnionych od siebie, strategicznych obszarach polityki w zakresie żegluga

<sup>1</sup> *Europejska polityka transportowa 2010: czas na podjęcie decyzji*. Biała Księga 2010, COM(2001)370.

Rysunek 1. Szlaki żeglugowe kategorii E przebiegające przez terytorium Polski



ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE NA PODSTAWIE EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INLAND WATERWAYS OF INTERNATIONAL IMPORTANCE (AGN).

śródlądowej, które obejmowały: rynek, flotę, zatrudnienie i kwalifikacje, wizerunek oraz infrastrukturę. Cytując program: „Wiele ważnych pod względem gospodarczym obszarów w Europie łączy ponad 36,0 tys. km dróg wodnych oraz setki portów śródlądowych. Choć przeważająca część 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”.

Natomiast Program NAIADES II przewiduje m.in.: poprawę jakości infrastruktury oraz wspieranie włączania śródlądowego transportu wodnego w łańcuch logistyczny; wsparcie sprawnego funkcjonowania rynku i restrukturyzacji sektora oraz odpowiedź na potrzebę poprawy kwalifikacji i umiejętności pracowników sektora; podniesienie poziomu ekologiczności w sektorze poprzez ograniczenie emisji i stymulowanie innowacyjności.

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 7 września 2005 r. uchwały Dyrektywę 2005/44/WE w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie (Dz. Urz. L 255/122 z dnia 30.09.2005). System informacyjny w żegludzie śródlądowej powstaje w oparciu o zaawansowane 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 Międzynarodowe Stowarzyszenie Żeglugowe (PIANC), Centralna Komisja Żeglugi na Renie (CCNR) oraz Europejska Komisja Gospodarcza EKG ONZ.

Biała Księga z 2011 r. w stosunku do poprzedniej stanowi kontynuację strategicznych celów, skupiających się na tworzeniu konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportowego, m.in. poprzez:

- przeniesienie do 2030 roku 30% z transportu drogowego towarów przewożonych na odległość większą niż 300 km na inne środki transportu, tj. kolej lub transport wodny, a do 2050 roku ponad 50% transportu drogowego;
- zagwarantowanie do 2050 roku, by wszystkie najważniejsze porty morskie miały, tam, gdzie jest to możliwe, połączenie z systemem transportu wodnego śródlądowego oraz
- stworzenie do roku 2030 w pełni funkcjonalnej multimodalnej sieci bazowej korytarzy TEN-T, a do roku 2050 osiągnięcie wysokiej jakości i przepustowości tej sieci<sup>2</sup>. Zaleca się, aby korytarze bazowe posiadały infrastrukturę trzech gałęzi transportowych, tj. kolejowego, drogowego i wodnego śródlądowego.

<sup>2</sup> Plan utworzenia jednolitego europejskiej obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu. Biała Księga. KOM(2011)144 wersja ostateczna.

Tabela 1. Państwa, które podpisały lub ratyfikowały umowę AGN (stan na 13.09.2015 r.)

Państwo	Podpisanie	Ratyfikacja, Akceptacja (A), Zgoda (AA), Wstąpienie (a)
Austria	29.09.1997	
Białoruś		26.03.2008 (a)
Bośnia i Hercegowina		10.03.2008 (a)
Bułgaria		28.04.1999 (a)
Chorwacja	23.06.1997	27.04.1999 (A)
Czechy	23.06.1997	08.08.1997 (AA)
Finlandia	23.06.1997	
Francja	23.09.1997	
Niemcy	23.06.1997	
Grecja	23.09.1997	
Węgry	23.06.1997	22.10.1997
Włochy	23.09.1997	04.04.2000
Litwa	23.06.1997	28.04.2000
Luksemburg	23.01.1997	02.06.1999
Mołdawia	23.06.1997	23.03.1998
Holandia	23.06.1997	21.04.1998
Rumunia	23.06.1997	24.02.1999
Rosja	23.06.1997	31.05.2002 (AA)
Serbia		10.01.2014a
Słowacja	23.09.1997	02.02.1998 (AA)
Szwajcaria	23.06.1997	21.08.1997
Ukraina		05.01.2010a

ŹRÓDŁO: UNITED NATIONS TREATY COLLECTION; [HTTP://TREATIES.UN.ORG](http://treaties.un.org), (13.09.2015).

Planując europejską sieć głównych korytarzy transportowych, Komisja Europejska oparła się na doświadczeniach EKG ONZ, która opracowała w 1996 r. „Porozumienie o Śródlądowych Drogach Wodnych Międzynarodowego Znaczenia”, zwane w skrócie AGN (*European Agreement on Main Inland Waterway of International Importance*). W wykazie standardów i parametrów sieci dróg wodnych kategorii E, zawartych w Niebieskiej Księdze, wydanej w 1998 r. na podstawie porozumienia AGN, znalazły się trzy śródlądowe szlaki żeglugowe przebiegające przez terytorium Polski (rysunek 1), tj.:

- E.30 - łączący Morze Bałtyckie z Dunajem w Bratysławie, obejmując na terenie Polski rzekę Odrę, od Świnoujścia do granicy z Czechami;
- E.40 - łączący Morze Bałtyckie w Gdańsku z Dnieprem w rejonie Czarnobyla i dalej przez Kijów, Nową Kachówkę i Chersoń z Morzem Czarnym, obejmując na terenie Polski rzekę Wisłę od Gdańska do Warszawy, rzekę Narew oraz rzekę Bug do Brześcia;
- E.70 - łączący Holandię z Rosją i Litwą, a na terenie Polski obejmujący Odrę od ujścia kanału Odra-Hawela do ujścia Warty w Kostrzynie, drogę wodną Wisła-Odra oraz od Bydgoszczy dolną Wisłę i Szkarpawę lub Wisłę Gdańską.

Zalecenia wynikające z umowy AGN w stosunku do Odrańskiej Drogi Wodnej obejmują i kwalifikują ją jako:

- strategiczne wąskie gardło: na odcinku od Widuchowej do Szczecina;

- podstawowe wąskie gardła: na odcinku od Koźła do Widuchowej oraz kanał Gliwicki;
- brakujące połączenie: kanał Odra-Dunaj.

Próba utworzenia jednolitego systemu dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu, po raz pierwszy na tak zakrojoną skalę (tabela 1), ukazuje dążenie krajów europejskich do utworzenia połączeń wodnych łączących ważne porty morskie i szlaki przybrzeżne z zapleczem gospodarczym. Zasięg geograficzny sieci dróg wodnych, ujętych w umowie AGN rozciąga się od Atlantyku po Ural, łącząc 37 krajów.

## 2. Uwarunkowania wewnętrzne

Analizując uwarunkowania wewnętrzne, działalności żeglugi odrzańskiej sprzyja przede wszystkim:

- występowanie śródlądowych dróg wodnych w dwóch układach infrastruktury technicznej kraju;
- rozpoczęty proces przystąpienia Polski do porozumienia AGN, którego procedura ma się zakończyć pod koniec 2016 r.

Inwestycje infrastrukturalne na drogach wodnych charakteryzują się wysoką produktywnością poniesionych nakładów. To znaczy, że zainwestowane w drogę wodną środki służą nie tylko żegludze, ale także innym ważnym funkcjom gospodarczym, wśród których należy wymienić funkcję ochrony przed powodzią (zapobieganie powodziom oraz łagodzenie skutków powodzi) oraz przed suszą (poprzez retencjonowanie wody), funkcję przemysłową i komunalną (ujęcia wód), funkcję rolniczą i leśną (utrzymywa-



nie właściwych stosunków wodno-glebowych i nawadnianie gruntów), funkcję energetyczną (wykorzystywanie energii przepływającej wody do produkcji energii elektrycznej), funkcję sportowo-rekreacyjną (wypoczynek na wodzie), czy też funkcję społeczną (funkcjonowanie różnych obiektów związanych z drogą wodną). Właściwe utrzymanie rzek i kanałów determinuje nie tylko możliwość funkcjonowania żeglugi śródlądowej, ale także prawidłowe działanie wszystkich podstawowych funkcji gospodarki wodnej.

Przystąpienie Polski do porozumienia AGN jest już procedowane w Parlamencie, a zakończenie tego procesu planowane jest jeszcze w tym roku. Stając się Stroną Porozumienia AGN, zobowiązujemy się włączyć główne polskie drogi wodne do grona szlaków żeglugowych istotnych dla integracji europejskiej sieci dróg wodnych, poprzez ich odpowiednie dostosowanie do parametrów o znaczeniu międzynarodowym. Odnosi się to zarówno do tych dróg wodnych, które już dzisiaj posiadają odpowiednie wymagania klasyfikacyjne (obecnie dotyczy to niespełna 6% ich długości), jak również do tych, które takie wymagania spełniać będą dopiero w przyszłości, po ich odpowiednim dostosowaniu. Aby polskie śródlądowe drogi wodne kategorii E spełniały wymagania szlaków żeglugowych o znaczeniu międzynarodowym, muszą zostać poddane odpowiednio budowie, rozbudowie lub modernizacji. Zgodnie z zaleceniami porozumienia AGN przy rozbudowie lub modernizacji śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu regionalnym klasy III i o znaczeniu międzynarodowym klasy IV, jako warunki projektowe przyjmuje się wielkości odpowiadające co najmniej maksymalnym wartościom parametrów klasyfikacyjnych i warunków eksploatacyjnych przewidzianych dla klasy Va. Przy czym różnice parametrów szlaku żeglownego pomiędzy klasą IV i Va są nieznaczne i dotyczą szerokości szlaku żeglownego na rzece 40 m dla klasy IV i 50 m dla klasy Va, na kanale 40 m dla klasy IV i 45 m dla klasy Va oraz głębokości na progu dolnym śluzy 3,5 m dla klasy IV i 4,0 m dla klasy Va. Pociąga to za sobą konieczność zaktualizowania celów w zakresie transportu wodnego śródlądowego zawartych w Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) oraz w Dokumentie Implementacyjnym do SRT (rysunek 2).

Zaniedbania w zakresie odpowiedniego utrzymania dróg wodnych są tak ogromne, że praktycznie zmarginalizowały znaczenie żeglugi śródlądowej do poziomu, w jakim jeszcze nigdy nie była. Dlatego planując zadania inwestycyjne, mające na celu przystosowanie Odrańskiej Drogi Wodnej wchodzącej w skład szlaku żeglugowego kategorii E-30, do parametrów drogi wodnej o znaczeniu europejskim, należy w pierwszej kolejności rozpocząć od zadań najpilniejszych, likwidujących miejsca najbardziej limitujące parametry eksploatacyjne szlaków żeglugowych, tzn. w perspektywie krótkoterminowej:

- Dokończyć stopień wodny w Malczycach i dla ustabilizowania dna koryta rzeki poniżej Malczyc, wy-

Rysunek 2. Polskie śródlądowe drogi wodne wraz z ich klasyfikacją



ŹRÓDŁO: K. WOŚ (2016). ZAŁOŻENIA DO PROGRAMU ROZWOJU ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH. PREZENTACJA MULTIMEDIALNA.

budować kolejne dwa stopnie w Lubiążu i Ścinawie. Jednocześnie przeprowadzić modernizację zabudowy hydrotechnicznej dróg wodnych w miejscach najbardziej limitujących, aby jak najszybciej przywrócić żeglugę długotrasową, szczególnie na swobodnie płynącym środkowym odcinku Odry.

- Przebudować (zwiększyć prześwit pionowy) zwodzony most kolejowy na rzece Regalicy w Szczecinie który utrudnia, a ze względu na awaryjność, często uniemożliwia dostęp statków śródlądowych do portów ujścia Odry.
- Zmienić system gospodarowania wodą na zbiornikach retencyjnych zlewni Odry w celu optymalnego wykorzystania ich pojemności użytkowej dla zasilania drogi wodnej.
- Przeprowadzić modernizację zabudowy hydrotechnicznej na odcinkach najbardziej zniszczonych i limitujących głębokości tranzytowe, aby jak najszybciej przywrócić żeglugę długotrasową, szczególnie na swobodnie płynącym środkowym odcinku Odry.
- Zaktualizować krajowe programy i strategie do nowych celów, związanych z planami przystąpienia Polski do porozumienia AGN, w tym Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do roku 2030) oraz Planów Gospodarowania Wodami, pod kątem uwzględnienia w nich niezbędnych zadań inwestycyjnych na polskich śródlądowych drogach wodnych.
- Przygotować część dokumentacyjną dla wszystkich inwestycji przewidzianych do realizacji w okresie

długoterminowym, m.in. studiów wykonalności, projektów funkcjonalno-użytkowych, strategicznych ocen oddziaływania na środowisko itd., zawierających również analizy hydrologiczne pozwalające na zbilansowanie zasobów wodnych niezbędnych dla zapewnienia funkcji żeglugowej na drogach wodnych, wraz ze wskazaniem na ewentualne potrzeby budowy dodatkowych zbiorników retencyjnych zapewniających wodę dla celów żeglugowych.

- Ze względu na ograniczoną ilość środków przeznaczonych na finansowanie zadań inwestycyjnych na śródlądowych drogach wodnych w latach 2016-2020 (ok. 1,2 mld zł) poszukiwać dodatkowych źródeł ich finansowania, m.in. z CEF - Instrument „Łącząc Europę” (ang. *Connecting Europe Facility*), który ma przyczynić się do zrównoważonego wzrostu poprzez tworzenie nowoczesnych sieci transeuropejskich o wysokiej wydajności, czy też w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego, szczególnie w odniesieniu do współfinansowania stopni wodnych, na których instalowane mogą być elektrownie wodne.

Natomiast w perspektywie długoterminowej zakres niezbędnych zadań inwestycyjnych w odniesieniu do rzeki Odry obejmuje:

- Przystosowanie Odrzańskiej Drogi Wodnej do parametrów klasy Va, wraz z przebudową limitujących mostów oraz budową na terytorium Polski odcinka kanału Odra-Dunaj.
- Budowę Kanału Śląskiego.
- Wdrożenie zharmonizowanego systemu usług informacji rzecznej (RIS) na całej Odrzańskiej Drodze Wodnej.

## Podsumowanie

Wraz z poprawą parametrów eksploatacyjnych dróg wodnych wzrośnie znaczenie i udział żeglugi śródlądowej w rynku usług transportowych. Najnowsze badania popytu na przewozy żeglugą śródlądową wskazują, że po dostosowaniu Odrzańskiej Drogi Wodnej do szlaku o znaczeniu międzynarodowym, według prof. Michała Plucińskiego, w perspektywie długoterminowej przewozy odrzańskie mogą osiągnąć 25 mln ton ładunków. Tym samym wzrośnie udział żeglugi śródlądowej, jako najbardziej proekologicznej gałęzi transportu lądowego, w rynku usług transpor-

towych. Transport wodny śródlądowy generując najniższe koszty zewnętrzne spośród wszystkich gałęzi transportu lądowego, przyczynić się będzie do równoważenia systemu transportowego. Wzrośnie także konkurencyjność portów morskich ujścia Odry, które w odróżnieniu od większości portów basenu Morza Bałtyckiego obsługiwane będą przez żeglugę śródlądową, jako jedną z istotnych gałęzi transportu zaplecza. Z użegłownienia rzek korzystać będą m.in. gestorzy ładunków, szczególnie tych występujących w handlu morskim, uzyskując dostęp do najtańszej gałęzi transportu lądowego. Jeden statek lub zestaw śródlądowy poruszający się po drogach wodnych klasy Va posiada ładowność od 1500 do 3000 ton. To znaczy, że jego zdolność przewozowa wynosi tyle, ile zdolność przewozowa od 60 do 120 samochodów ciężarowych.

Nastąpi również aktywizacja gospodarcza obszarów usytuowanych wzdłuż głównych szlaków żeglugowych, poprzez poprawę ich dostępności transportowej oraz poprawę warunków funkcjonowania żeglugi pasażerskiej i turystyczno-rekreacyjnej. Zwiększy się bezpieczeństwo powodziowe, poprzez możliwość wykorzystania budowli hydrotechnicznych do łagodzenia (spłaszczania) fal powodziowych. Wraz z budową stopni wodnych pojawią się także możliwości produkcji „czystej” energii elektrycznej pozyskiwanej z elektrowni wodnych.

Skala zaniedbań dróg wodnych jest ogromna, więc i proces przystosowywania ich do parametrów o znaczeniu międzynarodowym będzie długotrwały i kosztowny. Dlatego prace inwestycyjne powinny być zaplanowane i przeprowadzone w taki sposób, aby w pierwszej kolejności usuwać miejsca najbardziej limitujące parametry eksploatacyjne, szczególnie na swobodnie płynącym środkowym odcinku Odry. W ten sposób możliwy będzie stosunkowo szybki powrót do rejsów długotrasowych.

## Literatura

1. Biała Księga. *Plan utworzenia jednolitego europejskiej obszar transportu - dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, KOM(2011)144 wersja ostateczna.
2. *Europejska polityka transportowa 2010: czas na podjęcie decyzji*. Biała Księga 2010, COM(2001)370.
3. United Nations Treaty Collection; <http://treaties.un.org>.