



MINISTERSTWO  
ŚRODOWISKA

Departament Zasobów  
Wodnych

DZW-II-510-11/43894 /14/JG

Warszawa, dnia 30 października 2014 r.

BIURO STOWARZYSZENIA  
AGLOMERACJA OPOLSKA

WPLYNĘŁO 03.11.2014

Nr Dz. 498/14

Podpis

Pan

Ryszard Zembaczyński

Przewodniczący Zarządu

Stowarzyszenia Aglomeracja Opolska

Stanowisko Przewodniczący,

Odpowiadając na skierowane do pani Ewy Kopacz, Prezes Rady Ministrów, stanowisko Walnego Zgromadzenia Stowarzyszenia Aglomeracja Opolska w sprawie możliwości i konieczności podjęcia zdecydowanych działań zmierzających do przywrócenia Odrze funkcji transportowych, pragnę niniejszym przedstawić poniższe stanowisko.

Chciałbym podkreślić, że Rząd podziela opinię o potrzebie modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej. Śródlądowa droga wodna Odry ma największe znaczenie dla śródlądowego transportu wodnego w kraju, w tym dla przewozu ładunków w imporcie i eksporcie drogami wodnymi. Wynika to z połączenia Górnego i Dolnego Śląska z portami w Szczecinie i Świnoujściu, jak również z jej powiązania za pomocą systemu dróg wodnych Niemiec z drogami wodnymi Europy Zachodniej. Tę rolę Odry doceniono w przyjętej uchwałą nr 6 Rady Ministrów z dnia 22 stycznia 2013 r. *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*. Z tego względu projekty odrzańskie stanowią największą grupę inwestycji dotyczących transportu wodnego w *Dokumencie implementacyjnym* do przedmiotowej Strategii, przyjętym przez Radę Ministrów 13 października 2014 r. uchwałą nr 201/2014. Projekty dotyczące Odry i powiązanego z nią Kanału Gliwickiego obejmują razem 12 zadań inwestycyjnych o charakterze hydrotechnicznym i jedno zadanie nieinwestycyjne spośród ogółu wyszczególnionych w *Dokumencie implementacyjnym* projektów z zakresu żeglugi śródlądowej. Są to zadania punktowe i liniowe pod względem lokalizacyjnym, mające na celu osiągnięcie i zapewnienie na Odrze warunków III klasy drogi wodnej, a na jej odcinku ujściowym (od miejscowości Ognica, km 697) korzystniejszych warunków żeglugowych. Należy nadmienić, że zadania związane z Odrą są zadaniami priorytetowymi w grupie projektów śródlądowych, mających na celu modernizację dróg wodnych i poprawę warunków nawigacyjnych dla żeglugi śródlądowej.

Zorganizowany przez Stowarzyszenie na rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej” rejs „Odzieramy Odrę z mitów” został przeprowadzony na Odrze w okresie dobrych warunków żeglugi, z uwagi na występujące wówczas dobre głębokości tranzytowe. Związane było to między innymi z przeprowadzonymi w tym okresie zrzutami wody ze zbiorników retencyjnych, podyktowanymi instrukcjami gospodarowania wodą na tych zbiornikach. Zapewnienie podobnych warunków głębokościowych na odcinku Odry swobodnie płynącej w całym okresie nawigacyjnym nie jest jednak możliwe. Wynika to ze zmienności warunków hydrologicznych, charakterystycznych dla dróg wodnych swobodnie płynących

(poza odcinkami zabudowanymi stopniami wodnymi), oraz braku możliwości zapewnienia odpowiedniej alimentacji drogi wodnej z istniejących zbiorników, którym przypisano obecnie nadrzędne funkcje przeciwpowodziowe oraz przyrodniczo-środowiskowe, poprzez uznanie ich akwenów za obszary Natura 2000.

Przeprowadzane wspólnie przez Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie oraz Urząd Transportu Wodnego i Żeglugi Śródlądowej w Eberswalde systematyczne badania głębokości na granicznym odcinku Odry potwierdzają okresowe tylko występowanie głębokości w sezonie nawigacyjnym, które wykazano w sprawozdaniu z przedmiotowego rejsu. Z tego względu strony polska i niemiecka wspólnie przygotowują koncepcję regulacji granicznego odcinka Odry, aby zapewnić występowanie na nim głębokości tranzytowej wynoszącej co najmniej 1,80 m ze średnim rocznym prawdopodobieństwem przekroczenia na poziomie co najmniej 80% powyżej i co najmniej 90% poniżej ujścia Warty.

Nie można się zgodzić z zawartym w Państwa stanowisku stwierdzeniem, iż „Uzyskanie międzynarodowej klasy żeglowności (IV) na Odrze dla transportu towarów do Szczecina [...] nie wymaga żadnych nakładów ponad już zaplanowane”. Klasę drogi wodnej określają nie tylko prześwit pod mostami, ale również inne parametry eksploatacyjne – jak głębokość tranzytowa oraz wymiary śluz żeglugowych, włącznie z ich szerokością i głębokością na progu dolnym, co określają stosowne przepisy europejskie, przyjęte do obowiązującego od 2002 r. prawa polskiego regulującego normy klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych. Przyznał to również pan kpt. Andrzej Podgórski, rzecznik Stowarzyszenia „Rada Kapitanów”, w trakcie zorganizowanego w dniu 21 października 2014 r. posiedzenia Parlamentarnego Zespołu Przyjaciół Odry i Parlamentarnego Zespołu ds. połączenia Odra-Laba-Dunaj, w celu omówienia wyników przedmiotowego rejsu. Samo Stowarzyszenie zwracało w przeszłości niejednokrotnie uwagę na niedostateczne głębokości wody dla żeglugi na Odrzańskiej Drodze Wodnej, nieosiągające na niektórych odcinkach nawet parametrów klasy II. Omówienie wniosków z odbytego rejsu, w tym przy udziale kompetentnych przedstawicieli administracji rządowej zajmujących się sprawami dróg wodnych oraz żeglugi śródlądowej, miało już miejsce na ww. posiedzeniu w Sejmie. Z przebiegiem dyskusji nad Raportem z rejsu Rady Kapitanów oraz podjętymi wnioskami w sprawie potrzeby sprawdzenia i ewentualnej zmiany ustalonych wielkości WWŻ, określających tym samym prześwity pionowe pod mostami (co należy do zadania dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej), można się zapoznać na stronie internetowej Sejmu<sup>1</sup>, gdzie zamieszczona jest retransmisja z tego posiedzenia i dyskusji.

Doceniając zainteresowanie członków Stowarzyszenia Aglomeracja Opolska i osobiste pana Przewodniczącego sprawami zaklasyfikowania drogi wodnej Odry oraz jej rozwoju poprzez zaplanowane przedsięwzięcia na lata 2014-2020, należy zwrócić też uwagę na potrzebę aktywizacji przewozów transportem wodnym z lub do znaczących zakładów zlokalizowanych w województwie opolskim, a także na potrzebę reaktywowania portów i załadowni położonych nad Odrą skanalizowaną (mającą III klasę) w rejonie aglomeracji opolskiej, choćby w relacjach do Gliwic lub Wrocławia. Na tych odcinkach Odry i Kanału Gliwickiego utrzymywane są stałe piętrzenia wody, a zatem stałe głębokości przez cały sezon żeglugowy. Obserwuje się natomiast bardzo małe (a nawet malejące w latach 2011-2012-2013) przewozy ładunków żeglugą śródlądową wg relacji w samym woj. opolskim, rzędu: 64-8-32 tys. ton rocznie oraz 78-59-47 tys. ton rocznie z woj. opolskiego do śląskiego i nienotowanych przewozach odwrotnych do woj. opolskiego, pomimo dużej podaży ładunków

---

<sup>1</sup> [http://www.sejm.gov.pl/sejm7.nsf/transmisje\\_arch.xsp?view=S#FCA7268195B46BC9C1257D700047B940](http://www.sejm.gov.pl/sejm7.nsf/transmisje_arch.xsp?view=S#FCA7268195B46BC9C1257D700047B940).

masowych dla tego regionu, realizowanych np. transportem samochodowym lub koleją (źródło: GUS; Wyniki działalności w 2011, 2012, 2013 r.).

Odnosząc się natomiast do propozycji zgłoszonej w punkcie 4 uprzejmie informuję, że dla omówienia i realizacji projektu połączenia żeglugowego od Ostrawy do Kędzierzyna- Koźła, której planowana trasa przebiegałaby przez zbiornik Racibórz, wznowione zostały rozmowy pomiędzy przedstawicielami ministerstw transportu Republiki Czeskiej i Rzeczypospolitej Polskiej oraz polskiej administracji zajmującej się śródlądowymi drogami wodnymi. Ostatnio rozmowy te miały miejsce 23 października br. we Wrocławiu. Towarzyszyła im dyskusja nad rozwiązaniem szeregu problemów, w tym ekonomicznych i środowiskowych, które będą wymagały dalszego szczegółowego omówienia i rozwiązania w toku dalszych spotkań Grupy Roboczej. Przedwczesne są zatem sugestie dotyczące prac projektantów oraz omawianie tych spraw i problemów na szerszym forum, przed ich uzgodnieniem i zakończeniem.

2 powiadamia,

Departament Zasobów Wodnych  
Zastępca Dyrektora

Mateusz Bałcerowicz

Do wiadomości:

Sekretariat Prezesa Rady Ministrów w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów