

foto. Michał Zygmunt



Piotr Nieznański

Transport i żegluga na Odrze

PERSPEKTYWY WYKORZYSTANIA

Obecnie wymagania stawiane drogom o znaczeniu międzynarodowym (klasy IV i V) spełnia w Polsce 5,9% długości dróg wodnych (214 km). Z tego w uznanej za znaczącą dla rozwoju transportu w Europie sieci TEN-T znajduje się jedynie około 100 km odcinek Dolnej Odry.

Pozostała sieć dróg wodnych (94,1%) to „drogi o znaczeniu regionalnym” (klasy I, II i III). Drogi wodne klasy I i II w praktyce nadają się wyłącznie okresowo do żeglugi rekreacyjnej.

W „Założeniach do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030 – drogi wodne klasy IV” znalazły się plany dostosowania 1186 km polskich rzek do „standardów międzynarodowych dróg wodnych”. Przy takich założeniach inwestycje w drogi wodne wymagałyby między innymi budowy przynajmniej kilkunastu nowych stopni wodnych na Wiśle i Odrze.

Według zapowiedzi polityków wymagałoby to zainwestowania do 2030 roku (wg poziomu cen z 2020 roku) kwoty 76,8–94,2 mld PLN. Według opinii niezależnych ekspertów, biorąc pod uwagę potrzeby niezbędnej przebudowy infrastruktury towarzyszącej (w tym dróg dojazdowych, mostów itp.) koszty te przekroczyłyby kwotę 200 miliardów PLN (uwzględniając infrastrukturę zew.).

Przy tym brak jest publicznie dostępnych studiów i precyzyjnych analiz rządowych, które wykazywałyby realne zyski gospodarcze, społeczne i środowiskowe z realizacji takich planów.

Ekspertyzy odnoszące się do aspektów ekonomicznych, prawnych i środowiskowych planów rozwoju dróg wodnych w Polsce przygotowane przez ośrodki uniwersyteckie i niezależnych ekspertów, wykazały jednoznacznie, że tej skali inwestycje w drogi wodne o znaczeniu międzynarodowym nie przyniosłyby zysków w perspektywie najbliższych 30–50 lat. Znacznie korzystniejsze jest inwestowanie w rozwój kolei niż żeglugi¹

Niezależne analizy miały na celu dostarczenie odpowiedzi na wiele wątpliwości i pytań o sensowność wydatkowania środków publicznych na inwestycje w rozwój śródlądowego towarowego transportu wodnego w Polsce:

- Czy transport wodny odpowiada na potrzeby rynku i konsumentów XXI w.?
- Czy transport wodny jest opłacalny/ inwestycje przyniosą zyski?
- Czy argument „Polska podpisała konwencję AGN – więc musi inwestować w drogi wodne i nie ma odwrotu” jest prawdziwy?
- Czy korzyści są istotne dla całego społeczeństwa / czy z inwestycji skorzysta całe społeczeństwo?
- Czy transport wodny jest ekologiczny (najniższe emisje, wpływ na przyrodę)?
- Czy inwestycje w żeglugę są korzystne lub przynajmniej obojętne dla poprawy ochrony przed powodzią i suszą?
- Czy rzeczywiście Odra i Wisła mogą być drogami wodnymi jak Ren i Dunaj?

Przytaczane analizy ekspertów z dziedziny prawa, ekonomii, hydrologii i ochrony środowiska wskazują, że odpowiedź na wszystkie powyższe pytania jest negatywna.

W „Analizie uwarunkowań i efektywności ekonomicznej rozwoju odrzańskiej drogi wodnej”, wskazano dodatkowo że dla III klasy drogi wodnej minimalna głębokość tranzytowa to 1,8 m. Jednak w praktyce na Odrze sezon żeglugowy otwiera się już przy głębokości 1,3 m. W roku przeciętnym w wieloletnim warunek klasy III na odcinku Malczyce – Krosno Odrzańskie spełniony jedynie przez ok. 90 dni. W latach suchych, np. w sezonie żeglugowym suchych lat 2003 i 2004, warunek klasy III („drogi wodnej o znaczeniu regionalnym” spełniony był przez kilka dni, a warunek klasy IV nie mógł być spełniony. Przy tym obserwowany jest wyraźny trend coraz częstszych i dłuższych okresów niskich stanów wody, związany z suszą hydrologiczną. Dane Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej wskazują, że susze w Polsce pojawiają się coraz częściej. W okresie 1951–1981 było w Polsce 6 susz – średnio jedna co 5 lat. W okresie 1982–2011 susz było aż 18 – średnio co 2 lata (Klimada, 2013, Somorowska, 2016). Od 2013 r. do 2022 roku z suszą mieliśmy do czynienia niemal każdego roku.

Warto przy tym zaznaczyć, że negatywny wpływ na przepływy w Odrze ma też obecna sytuacja w całej zlewni, w tym fakt, że na zmeliorowanych terenach zlewni brak jest urządzeń do zatrzymywania wody – z uwagi na to sieć rowów melioracyjnych działa w jednym kierunku – tj. stale odprowadza wodę bez możliwości jej zatrzymania na okres suszy. W zlewni Odry doszło również do ogromnych przekształceń i degradacji wielu dopływów niższego rzędu, wskutek realizacji tzw. „prac utrzymaniowych” polegających w wielu przypadkach na bagrowaniu rzek prowadzącym do przyspieszenia spływu wód. Problem ten jest omówiony szerzej w raportach WWF Polska² które prezentowane były na posiedzeniach Komisji Sejmowych RP³. Dodatkowo na odcinku środkowej Odry problem niskich stanów wody, erozji dna rzeki i przesuszenia blisko 60 kilometrowego odcinka doliny Odry pogłębia fakt zbudowania stopnia wodnego Malczyce bez jednoczesnego wypełnienia warunków decyzji środowiskowej nakazującej odbudowę dna Odry i ograniczenie erozji dna rzeki. Zatrzymanie erozji dna rzeki było wskazaniem w decyzji środowiskowej obowiązkiem inwestora. Obowiązek ten miał być zrealizowany poprzez przygotowanie i wdrożenie programu alimentacji rzeki (dodawanie żwiru o odpowiednim uziarnieniu poniżej stopnia wodnego dla zatrzymania erozji dna rzeki).

Wobec faktu coraz częściej występujących niskich przepływów w Odrze, w przestrzeni publicznej i w zapowiedziach polityków promujących rozwój żeglugi odrzańskiej często pojawia się argument o „możliwości zasilania żeglugi ze zbiorników retencyjnych zlokalizowanych w dorzeczu górnej Odry”. W ocenie autora argument ten jest zupełnie nietrafiony i manipulacyjny. Warto odnieść się do niego przytaczając po prostu wyniki modelowania. Na potrzeby analizy⁴ opublikowanej w 2010 roku przeprowa-

1 Żegluga czy kolej? Perspektywy rozwoju zrównoważonego transportu w Polsce do 2050 roku. Streszczenie raportu Fundacji WWF Polska: https://www.wwf.pl/sites/default/files/inline-files/zezluga_rzeczna_pl.pdf

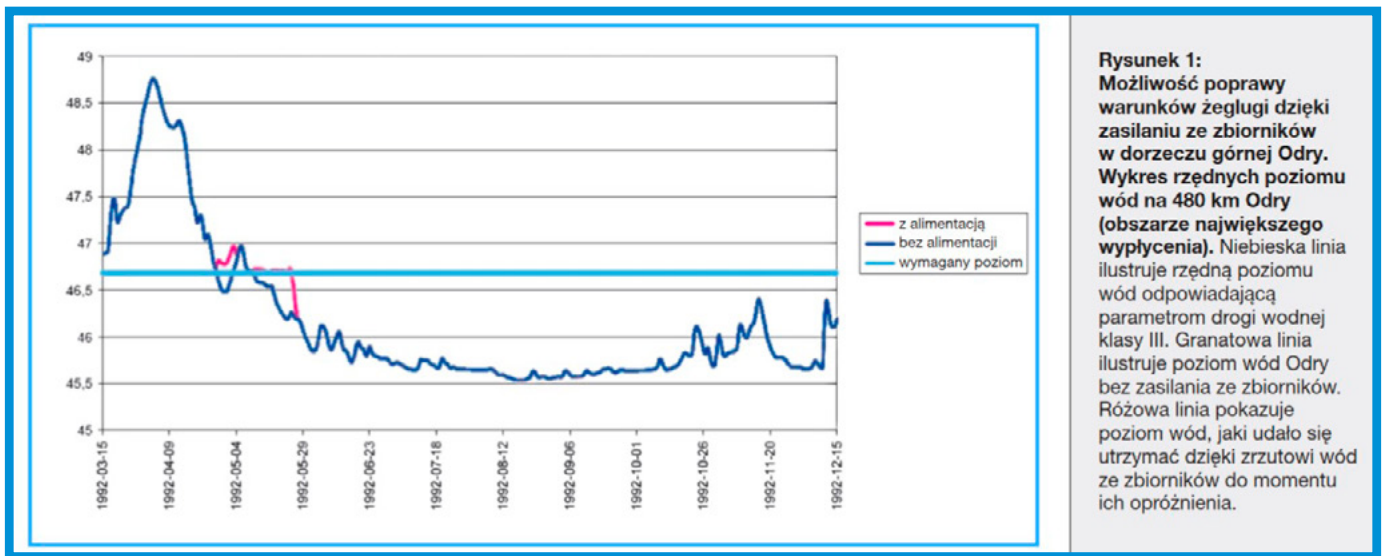
2 <https://www.wwf.pl/sites/default/files/2017-07/Prace%20utrzymanioowe%20na%20rzekach-%20podsumowanie%20raportu%20WWF%202014.02.28.0.pdf>

3 [https://orka.sejm.gov.pl/opinie9.nsf/nazwa/634_20200616_1/\\$-file/634_20200616_1.pdf](https://orka.sejm.gov.pl/opinie9.nsf/nazwa/634_20200616_1/$-file/634_20200616_1.pdf)

4 „Analiza uwarunkowań i efektywności ekonomicznej rozwoju odrzańskiej drogi wodnej”, 2010

Transport i żegluga na Odrze – perspektywy wykorzystania

Piotr Nieznański – Koalicja Ratujmy Rzeki i Koalicja Czas na Odrę



dzono modelowanie, które wskazuje, że pojemności konieczne do zrekomensowania głębokich niżówek jakie wystąpiły na Odrze w latach suchych (1992, 2003 i 2004) powinny wynosić odpowiednio ok. 2000 mln m³, 2400 mln m³ i 2200 mln m³. Wykazano, że istotne wydłużenie okresu żeglugowego wymagałoby ogromnych dodatkowych pojemności zbiorników wodnych, nie-realnych do uzyskania ze względu na ograniczenia przestrzenne, finansowe i środowiskowe.

Warto przy tym odnieść się do kolejnych „medialnych” wypowiedzi zwolenników sztucznego zwiększania przepływów na Odrze (dla umożliwienia żeglugi towarowej na Odrze) wskazujących, że „potrzebne jest przekształcenie zbiornika Racibórz w zbiornik mokry”. Główny cel budowy suchego zbiornika przeciwpowodziowego (polderu) na Odrze to zapewnienie ochrony przeciwpowodziowej dla ponad 1,3 mln ludności zamieszkującej na terenie województw śląskiego, opolskiego i dolnośląskiego. (Źródło: PGWWP). Projekt i działanie Wrocławskiego Węzła Wodnego, chroniącego Wrocław i jego okolice przed powodzią został ściśle powiązany i skorelowany z działaniem suchego zbiornika Racibórz. Obie inwestycje (WWW i Racibórz) składają się na Projekt Ochrony Przeciwpowodziowej Dorzecza Odry (POPDO). Zmiana zbiornika na „mokry” oznaczałaby narażenie mieszkańców doliny Odry na skutki powodzi ekstremalnych. Takie zapowiedzi zmiany funkcji zbiornika dla „zasilania żeglugi” są nietrafione i szkodliwe – w rzeczywistości mają się nijak do rzeczywistych potrzeb, w tym zapewnienia poprawy bezpieczeństwa powodziowego mieszkańców doliny Odry.

Odnosząc się do pytania czy argument „Polska podpisała konwencję AGN – nie ma odwrotu” jest prawdziwy warto przypomnieć, że ratyfikacja przez Polskę Porozumienia – i tym samym przyjęcie wynikających z niego zobowiązań – była decyzją, do podjęcia której Polska nie była zobowiązana np. ze względu na swoje członkostwo w UE (Unia nie jest stroną Porozumienia, w odróżnieniu od niektórych innych umów międzynarodowych). Zgodnie z analizą prawną nie broni się argument o istnieniu zewnętrznego, narzuconego przez AGN, zobowiązania do realizacji dróg wodnych określonej klasy. Ratyfikacja Porozumienia była efek-

tem podjęcia politycznej decyzji o rozwoju dróg śródlądowych w Polsce, a nie odwrotnie. Dodatkowo Art. 15 Porozumienia przewiduje możliwość jego wypowiedzenia – w przypadku rezygnacji z realizacji jego postanowień.⁵ Nie jest więc prawdą, że po podpisaniu porozumienia AGN jesteśmy zmuszeni do budowy dróg wodnych. Musimy pamiętać, że podpisanie konwencji było skutkiem chęci polskich władz na budowę dróg wodnych, nie na ich przyczyną.

Czy transport wodny jest ekologiczny? Tu odpowiedź jest jednoznacznie negatywna. Utworzenie drogi wodnej klasy IV na Odrze i inwestowanie w rozwój żeglugi towarowej na Odrze wymagałoby nieodwracalnego przekształcenia obecnego stanu ekosystemu Odry. Regulacja i budowa stopni wodnych każdorazowo oznacza degradację ekosystemu wód płynących, osłabienie odporności ekosystemów wodnych, zaburzenie ciągłości rzeki / zablokowanie możliwości migracji organizmów wodnych. Należy przy tym pamiętać o negatywnym wpływie regulacji i kanalizacji Odry na erozję dna Odry co wiąże się ze zmianą poziomu wód gruntowych (obniżenie poniżej stopnia wodnego) i w konsekwencji prowadzi do przesuszanie uznanych za jedne z najcenniejszych w Europie i uznanych za priorytetowe do ochrony łąg nadodrzańskich. Prace takie – zgodnie z raportami eksperckimi jakie opublikowano po katastrofie ekologicznej na Odrze w 2022 roku prowadziłyby do wzrostu prawdopodobieństwa zakwitów alg *Prymnesium parvum*⁶ i obniżenia odporności ekosystemu Odry

Rekomendacje z niezależnych raportów idą w kierunku: koniecznej renaturyzacji ekosystemów odrzańskich w celu zwiększenia ich odporności a nie dalszej regulacji i kanalizacji Odry na potrzeby żeglugi.⁷

5 Raport Analiza prawna wymagań unijnego prawa ochrony środowiska dotyczących rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na przykładzie odrzańskiej drogi wodnej. Opinia sporządzona przez Kancelarię Jendroška Jerzmański Bar i Wspólnicy.

6 Wstępny raport ds. Sytuacji na rzece Odrze: <https://ios.edu.pl/wp-content/uploads/2022/10/Wstepny-raport-zespolu-ds.-sytuacji-na-rzece-Odrze.pdf>

7 Uchwała PTH w sprawie katastrofy w Odrze i koniecznej zmiany systemu gospodarowania rzekami w Polsce. <https://www.biol.uw.edu.pl/uchwala-ptw-w-sprawie-katastrofy-w-odrze-i-koniecznej-zmiany-systemu-gospodarowania-rzekami-w-polsce/>

Rząd Czech zdecydował w sprawie potencjału rozwoju transportu wodnego na Odrze i definitywnie wycofał się z planów budowy kanału Odra – Dunaj – Łaba. Porzucono plany realizacji „megalomańskiego projektu” (jak określił kanał Dunaj-Odra-Łaba minister transportu na konferencji prasowej po posiedzeniu rządu w tej sprawie). O wycofanie się z tych planów wnioskowały samorządy – od tej pory mogą przeznaczyć tereny pod inne inwestycje (wcześniej od 2010 roku rząd zablokował możliwość inwestycji na trasie planowanego kanału DOEK).

Wnioski

- Naturalne warunki Odry jako potencjalnej drogi wodnej są przecenione. Wielkość naturalnego zasilania wód Odry jest niewystarczająca do zapewnienia stanów wód odpowiednich dla żeglugi o znaczeniu międzynarodowym a nawet regionalnym.
- Poprawa zdolności retencyjnych w całej zlewni i odtworzenie/uzyskanie dobrego stanu jednolitych części wód są niezbędne dla odbudowy odporności ekosystemu Odry, poprawy jakości wód Odry, skuteczniejszej ochrony przed powodzią i ograniczenia skutków suszy.
- Osiągnięcie parametrów klasy III na Odrze „swobodnie płynącej” jest trudne, nie ma uzasadnienia ekonomicznego i oznaczałoby pogorszenie stanu wód, osiągnięcie parametrów klasy IV dla Odry nie jest realne, nie ma uzasadnienia ekonomicznego, społecznego i środowiskowego.
- Konceptcje zasilania żeglugi na Odrze ze zbiorników retencyjnych są nietrafione, wbrew potrzebom społecznym, w tym w zakresie ochrony przeciwpowodziowej.
- Regulacja i pogłębianie Odry na potrzeby żeglugi upośledzają zdolność rzeki do samooczyszczania się. W rezultacie Odra staje się mniej odporna na katastrofy związane z zanieczyszczeniem i skutkami zmiany klimatu.
- Odra ma potencjał rozwoju dla żeglugi rekreacyjnej i rozwoju turystyki wodnej (dostosowanie żeglugi do rzeki, zamiast dostosowywania rzeki do żeglugi).

Rekomendacje

1. Pilne odrzucenie tzw. specustawy odrzańskiej rezygnacja lub kompleksowa weryfikacja Krajowego Planu Żeglugi / rezygnacja z listy inwestycji nie służących poprawie stanu wód. Rezygnacja z nieuzasadnionych ekonomicznie i społecznie a szkodliwych środowiskowo inwestycji służących żegludze towarowej na Odrze (stopnie wodne Lubiąż i Ścinawa, prace regulacyjne na Środkowej i Dolnej Odrze) stanowiących realne zagrożenie marnotrawienia środków publicznych
2. Przygotowanie i przyjęcie w formie Ustawy wieloletniego Programu Rządowego (Czysta Odra), służącego poprawie jakości i stanu ekologicznego wód powierzchniowych w dorzeczu Odry, z podziałem zadań i zabezpieczeniem finansowania z Budżetu Państwa. Skonsultowany i spójny z działaniami w Czechach i w Niemczech.
3. Przeznaczenie środków planowanych na infrastrukturę hydrotechniczną (w tym wpisanych do specustawy) mającą służyć żegludze na działania adaptacyjne, zwiększające retencję w zlewni, poprawiające stan wód powierzchniowych, w tym na realizację Krajowego Programu Renaturyzacji Wód Powierzchniowych
4. Realizacja kluczowego a nie wypełnionego do dzisiaj warunku decyzji środowiskowej dla stopnia wodnego Malczyce – zapobieganie erozji dna Odry poniżej tego piętrzenia przez alimentację rumoszu
5. Weryfikacja planów i strategii krajowych i regionalnych pod kątem ich wpływu na jakość wód / stan ekologiczny wód w dorzeczu Odry. Wykluczenie inwestycji prowadzących do pogarszania stanu wód, zwiększenia zagrożenia powodzią i suszą.

Opracowanie wykonane w ramach projektu dofinansowanego przez:



Badania Programu Zaangażowania Obywatelskiego w Europie Środkowej w Polsce są możliwe dzięki wsparciu **Amerykańskiej Agencji Rozwoju Międzynarodowego (USAID).**

Opinie wyrażone w niniejszym dokumencie są opiniami autorów i niekoniecznie odzwierciedlają poglądy USAID lub żadnej z wyżej wymienionych organizacji.



**koalicja
ratujmy
rzeki**

Koalicja Ratujmy Rzeki (KRR) powstała w 2016 roku jako platforma współpracy organizacji społecznych, grup nieformalnych i osób, w tym ekspertów i naukowców, na rzecz ochrony rzek i ich walorów przyrodniczych, naturalnej retencji, szerokiej skali renaturyzacji cieków, ochrony i przywracania ciągłości ekologicznej rzek, dostosowania planów rozwoju sektorów gospodarki (w tym żeglugi) do rzek. Do KRR należy ponad 50 organizacji, a także osoby prywatne i przedstawiciele grup nieformalnych.

www.ratujmyrzeki.pl



Fundacja EkoRozwoju

Fundacja EkoRozwoju (FER) działa od 1991 roku na rzecz rozwoju w zgodzie z naturą oraz wspierania inicjatywy społecznych czerpiących z walorów przyrodniczych. Ważnymi kierunkami działań FER są ochrona przyrody i krajobrazu, w tym kampanie na rzecz ochrony niebiesko-zielonej infrastruktury, zwłaszcza dotyczące ochrony drzew i odtwarzania nasadzeń w ramach zainicjowanego przez FER Ruchu Przyjaciół Drzew, a także ochrona przyrody dolin rzecznych, koncentrująca się głównie na dolinie Odry. Ważnym kierunkiem działań FER jest edukacja ekologiczna adresowana do szkół, decydentów i ogółu społeczeństwa oraz kampanie społeczne (np. dotyczące poprawy jakości powietrza - Dolnośląski Alarm Smogowy, sprawiedliwej transformacji energetycznej czy rozwoju lokalnego i zdrowego rynku żywności). FER prowadzi współpracę międzynarodową przenoszącą wiedzę i doświadczenia dotyczące zrównoważonego rozwoju obszarów cennych przyrodniczo.

www.fer.org.pl