

Piotr WARCHOLAK, Izabela JEZIEJSKA

POTENCJAŁ TRANSPORTOWY I TURYSTYCZNY RZEKI ODRY

TRANSPORT AND TOURIST POTENTIALS OF THE RIVER ODER

Lubuski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Zielonej Górze
Melioration and Water Facilities Board of Lubuskie Province in Zielona Góra

Streszczenie

Wody Odry mają charakter wielozadaniowy: użytkowane są przez przemysł, rolnictwo, leśnictwo, energetykę, gospodarkę komunalną, służą do uprawiania żeglugi, i turystyki sportowo-rekreacyjnej, itd. Skromne zasoby wodne Odry, nierównomierne przepływy i zimowe zlodzenia rzeki powodują, że długość okresu nawigacyjnego jest zmienna. W latach 1951 – 1993 wynosiła od 55 do 220 dni w roku. Niemniej rzeka jest uregulowana, posiada infrastrukturę pozwalającą na przywrócenie jej znaczenia w europejskim systemie dróg wodnych. Łączna długość Odrzańskiej Drogi Wodnej na terenie Polski wynosi 742 km. Tworzą ją:

- *kanal Gliwicki – 41 km*
- *Kanał Kędzierzyński – 504 km*
- *Odcinek skanalizowany Odry od Koźła do Brzegu Dolnego – 187 km*
- *Odra swobodnie płynąca od Brzegu Dolnego do Szczecina łącznie z Odrą Zachodnią 459 km.*

Summary

The waters of the river Oder serve several purposes: they are used by industry, agriculture, forestry, power engineering, municipal management, navigation as well as sports and recreation tourism. Little water resources of the river, its irregular flows and winter overicing cause that the length of the navigation period is variable. In the years 1951-1993 the navigation period was from 55 to 220 days a year. Nevertheless, the river is regulated and possesses the infrastructure which allows restoring its importance in the European system of waterways. The total length of the Odra River Water-Way in the territory of Poland is 742 km including:

- *- the Gliwice Canal - 41 km,*

- - *the Kędzierzyński Canal - 504 km,*
- - *the engineered section of the river Oder from Koźle to Brzeg Dolny - 187 km*
- - *the river flowing freely from Brzeg Dolny to Szczecin including the Western Oder - 459 km.*

1. WSTĘP

Odra jest drugą co do wielkości rzeką w Polsce. Jej długość wynosi 845 km, w tym 742 km na terenie Polski. Na długości 179 km jest rzeką graniczną z Republiką Federalną Niemiec a na długości 8 km z Republiką Czeską. Powierzchnia Dorzecza Odry wynosi blisko 120 tys. km², z czego 106 km² czyli ponad 88% leży w Polsce i zajmuje 1/3 powierzchni kraju.

Strategia modernizacji Odrzańskiego Systemu Wodnego pod nazwą „Program dla Odry – 2006” obejmuje zadania dotyczące:

- 1) usunięcia szkód powodziowych,
- 2) zbudowanie systemu biernego i czynnego zabezpieczenia przeciwpowodziowego,
- 3) ochrony czystości wód i środowiska przyrodniczego,
- 4) precyzyjnego zagospodarowania przestrzennego,
- 5) zwiększenia lesistości,
- 6) energetycznego wykorzystania rzeki,
- 7) dostosowania Odrzańskiej Drogi Wodnej do parametrów III klasy wodnej.

Zasoby wodne Odry są skromne, a przepływy bardzo nierównomierne.

2. MOŻLIWOŚCI TRANSPORTOWE

Odra wiąże się z systemem dróg wodnych polskich (poprzez Wartę - Noteć - Kanał Bydgoski - Wisłę) i europejskich (poprzez kanały Odra-Szprewa i Odra-Hawela) oraz ich portami i nabrzeżami przeładunkowymi. Istotnym jest połączenie rzeki z zespołem rzeczno -morskich portów: Szczecin - Świnoujście.

Aktualnie Odra składa się z kilku odcinków o różnych klasach żeglowności:

- Kanał Gliwicki (41,2 km), wyposażony w 6 stopni żeglugowych wraz z Kanałem Kędzierzyńskim (4,5 km), zaliczany jest do II klasy żeglowności,
- Odra skanalizowana (187 km) na odcinku od Koźla do Brzegu Dolnego, wyposażona w 24 stopnie żeglugowe, o całkowitym spadzie 64 m zapewnia największą głębokość tranzytową koryta rzeki 1,8 m; podzielona na trzy charakterystyczne fragmenty: Koźle - ujście Nysy Kłodzkiej, ujście Nysy Kłodzkiej - Wrocław, Wrocław - Brzeg Dolny .Odcinek ten wg przepisów polskich zalicza się do dróg wodnych II klasy,

- Odra swobodnie płynąca, na odcinku od Brzegu Dolnego do jeziora Dąbie (459 km), podzielona na dwa odcinki: do ujścia Warty (II klasa) i od ujścia Warty (III klasa),
- odcinek od jeziora Dąbie do Świnoujścia zakwalifikowano do dróg wodnych III i IV klasy.

Barierą utrudniającą transport jest duża zmienność warunków żeglowności, spowodowanych częstymi:

- zlodzeniami,
- niskimi lub wysokimi stanami wód,
- zamgleniami.

W związku z małą ilością opadów występujących w zlewni Odry, przeciętna długość okresu nawigacyjnego w latach 1951 – 1984 wynosiła 220 dni, zaś w suchych latach 1990 – 1993 nie przekroczyła 55 dni. Wielkość przepływów średnich przez Odrę stanowi 25% w porównaniu z Renem i 10% w porównaniu z Dunajem. Dostosowanie odrzańskiej drogi wodnej do parametrów co najmniej III klasy w górnym i środkowym biegu oraz do klasy Vb w dolnym biegu umożliwi integrację Odry z europejskim systemem dróg wodnych. Przystosowanie koryta Odry do parametrów drogi wodnej III-V klasy usprawni również ochronę przeciwpowodziową. Osiągnięcie głębokości tranzytowych 1,7 - 2,0 m pozwoliłoby na użycie w okresie zimowym lodołamaczy i zmniejszenia zagrożenia tworzenia się zatorów lodowych. Podstawowe zaplecze żeglugi odrzańskiej stanowią porty i przeładownie. Wzdłuż tego szlaku występuje 5 rejonów koncentracji portów, przeładowni i nabrzeży:

- zespół portów Kanału Gliwickiego i Odry opolskiej, który tworzą porty w Gliwicach, Koźlu, Opolu i Brzegu (nieczynny) wraz z 4 przeładowniami i 4 nabrzeżami w rejonie katowickim i opolskim,
- zespół portów wrocławskich: Port Miejski, Wrocław-Popowice i Wrocław-Zacisze, wraz z 5 przeładowniami i 6 nabrzeżami (w tym rejonie występują ponadto nieczynne 4 porty i 3 nabrzeża),
- zespół portów lubuskich: Cigacice, Nowa Sól, Kostrzyn, Urad, Głogów, Krosno Odrzańskie, Słubice.
- zespół portów dolnej Odry (Pogolewo-Gryfino), obejmujący 9 portów, 4 przeładownie i 1 nabrzeże (ponadto nieczynne 3 przeładownie i 20 nabrzeży),
- zespół portowy ujścia Odry (Szczecin-Świnoujście) - 1 port, 14 przeładowni i 8 nabrzeży czynnych oraz 9 nieczynnych.

Aktualnie poziom wykorzystania dróg wodnych jest dość niski. Po kryzysie końca lat osiemdziesiątych, od 1990 roku obserwuje się lekkie oznaki ożywienia a ładunki wzrosły z 6,1 do prawie 7,0 mln ton.

Województwo zachodniopomorskie jest obszarem szczególnej koncentracji przewozów transportem wodnym śródlądowym. Szacuje się, że w rejonie tym przewozi się około 70% ogółu przewozów ładunków żegluga śródlądową w Polsce, tj. ponad 6 mln ton ładunków, w tym większości ładunków kierowanych w relacjach zagranicznych.

Do największych armatorów polskich wodnych śródlądowych działających na tym obszarze należą: Odratrans S.A., Żegluga Bydgoska S.A., Żegluga Szczecińska.

Struktura ładunków jest różna i zależy od działalności produkcyjnej każdego regionu.

Do głównych punktów koncentracji popytu na terenie województwa zachodniopomorskiego należą: port Szczecin – Świnoujście (ładunki różne), przeładowania Huty Szczecin (ładunki różne), przeładownia Elektrociepłowni Szczecin (węgiel), przeładownia Elektrociepłowni „Pomorzany” (węgiel), nabrzeże przeładunkowe Szczecińskich Zakładów Nawozów Fosforowych „Superfosfat” (ładunki różne), Bielinek (kruszywa), Chlewice (kruszywa), Ognica (kruszywa),

Z portów na Górnym Śląsku transportowane towary obejmują węgiel, koks, stal i wyroby walcowane. Województwo opolskie wysyła nawozy azotowe, cement, wapno i zboże. Z Dolnego Śląska i Środkowej Odry (Wrocław, Legnica i Zielona Góra) najczęstszymi towarami bywa drewno, materiały budowlane (kruszywa), cukier, zboże i ostatnio sól. W rejonie środkowej Odry we współpracy z niemieckimi partnerami, transportuje się materiały budowlane, węgiel i wyroby metalowe. Szczecin transportuje nawozy sztuczne, rudy żelaza, zboże i chemikalia. Lista asortymentów ładunków transportowych drogą wodną jest więc bardzo bogata.

Jest kilka argumentów przemawiających za transportowym wykorzystaniem rzeki Odry:

- układ geograficzny Odry pokrywa się z kierunkiem potrzeb największego nasilenia przewozów ładunków,
- istnieje bogata infrastruktura, która może być wykorzystywana przez żeglugę śródlądową,
- lokalizacja w dolinach rzek wielu dużych odbiorców węgla i innych surowców. Znakomitym przykładem jest elektrociepłownia Wrocław,
- wzrastające zapotrzebowanie na materiały budowlane, w przewozie których transport wodny ma wyraźną przewagę nad innymi środkami przewozowymi,
- bogata i rozległa sieć hydrograficzna województwa zachodniopomorskiego, czyni go regionem uprzywilejowanym pod względem wielkości zasobów wodnych oraz naturalnego układu dróg eksploatowanych przez żeglugę,
- jest strategiczną drogą wodną, która łączy systemy transportowe Polski i Niemiec oraz Europy Zachodniej z morsko – rzecznyimi portami ujścia Odry,
- jako element Odrzańskiego Systemu Transportowego, poprzez połączenia wodne wiąże aglomeracją szczecińską i morsko – rzeczne porty ujścia Odry z konurbacją górnośląską i aglomeracją wrocławską, za pośrednictwem drogi wodnej Wisła - Odra z wielkopolskim obszarem gospodarczym, a poprzez kanały Odra - Havela i Odra – Szprewa, z aglomeracją berlińską oraz portami krajów Europy Zachodniej,
- posiada kompleksowy, wielozadaniowy charakter, co zwiększa efektywność nakładów inwestycyjnych, ponoszonych na jej budowę i utrzymanie.

Niestety jest także kilka słabych stron drogi wodnej:

- naturalny układ drogi wodnej ogranicza możliwości jej rozwoju w sensie układu przestrzennego,
- w trakcie zagospodarowania Odry (na przełomie XIX i XX w.) popełniono wiele błędów, a całości prac nigdy nie dokończono, czego efektem jest niedostosowanie istniejącej zabudowy do obecnych potrzeb transportowych oraz wymogów technicznych,
- porty i przeładownie wymagają remontów, a urządzenia przeładunkowe są przestarzałe i mało wydajne,
- brak odpowiednich nakładów na utrzymanie doprowadził do dekapitalizacji zabudowy hydrotechnicznej, która na poszczególnych odcinkach charakteryzuje się różnym stopniem fizycznego zużycia obiektów oraz różnymi parametrami eksploatacyjnymi,
- obok złego stanu budowli wodnych oraz współzależności warunków nawigacyjnych od warunków klimatycznych i hydrologicznych (złodzenia, stany wysokiej i niskiej wody, zamglenia – skracające okres nawigacji średnio o 60 – 70 dni w roku) istotne ograniczenie przepustowości drogi wodnej stanowią mosty, których prześwity pionowe nie odpowiadają nawet III klasie drogi wodnej wg EKG ONZ

3. WALORY TURYSTYCZNE

Od dawna szlaki wodne są wykorzystywane w świecie do celów turystycznych, sportowych i wypoczynkowych. Niestety nasza turystyka wodna ogranicza się jedynie do jezior i zbiorników wodnych, podczas gdy wykorzystywanie rzek i kanałów jest minimalne i jedynymi wyjątkami są kanały: Augustowski i Elbląski.

Nadodrze jest terenem o dużych możliwościach rozwoju turystyki. Jego atrakcyjność podnosi położenie geograficzne: fakt, że Odra łączy terytoria trzech sąsiadujących krajów.

Turystyczne wykorzystanie dorzecza Odry jest nierozdzielnie związane z istnieniem naturalnych obszarów, których piękno i spokój zapewniają odpowiednie warunki odpoczynku. Takie regiony turystyczne można spotkać w Sudetach, na Pojezierzu Lubuskim i w rejonie Szczecina. Mniejsze obszary obejmują Opole i Gorzów Wlk. Każdego roku, rejony te odwiedza ponad 3 mln turystów z kraju i z zagranicy. Obsługa ruchu turystycznego stanowi poważne źródło dochodów ludności lokalnej.

Pojezierze Lubuskie leży na pograniczu Śląska i Pomorza i jest słynne ze swych wzgórz polodowcowych, jezior, lasów i zamków.

Największe jeziora: Ciecz, Długie, Sławskie i Lubienickie oferują sporty wodne i odpoczynek.

Stare lasy sosnowe i bukowe słyną z dzikich zwierząt, grzybów i runa leśnego. Obszar pokryty lasami jest największy w Polsce i wynosi 48,6% całkowitej powierzchni regionu.

Na wielu jeziorach w okolicy Szczecina popularne są sporty wodne. Specjalnym rejonem turystycznym jest wyspa Wolin i Zalew Szczeciński. Oferują one dobrze

przygotowany wypoczynek nad brzegami jezior i mórz, tak jak żeglownanie, wędkarstwo i inne sporty wodne.

W rejonie Opola, najważniejszymi rejonami rekreacyjnymi są obszary leśne i zbiorniki wodne w Turawie, Głębinowie i Nysie. W rejonie Wrocławia występuje bogata w stawy Dolina Baryczy, która oferuje możliwości wędkowania i wypoczynku. Pasażerski transport wodny śródlądowy na terenie województwa Zachodniopomorskiego ma relatywnie marginesowe znaczenie. Zauważyć jednak należy wzrost ruchu granicznego niemieckich statków pasażerskich uprawiających na tzw. turystykę zakupową (około 1600 wjazdów w 1998 roku) oraz jachtów (ponad 1100 wjazdów w 1998 roku). Polscy armatorzy eksploatują kilka statków pasażerskich w komunikacji regularnej i czarterowej.

Na Odrze za słabo rozwinięte należy uznać wszystkie formy turystyki wodnej oraz sportów wodnych. Brakuje infrastruktury, statków turystycznych, odpowiadających współczesnym wymaganiom. W miastach brak ścieżek spacerowych nie kolidujących z ruchem kołowym szczególnie nasilonym przy mostach, brakuje odpowiednio zagospodarowanych miejsc widokowych oraz organizatorów masowych imprez, które by włączyły rzekę w nurt życia społecznego.

Jest rzeczą niezwykle ważną, aby wszelkie inwestycje planowane w najbliższym czasie nad Odrą, nawet te o charakterze technicznym, uwzględniły problem harmonijnego wpisania się w krajobraz oraz możliwość ich zwiedzania przez ludzi poruszających się po szlakach turystycznych, zarówno wodnych, jak nabrzeżnych.

4. LITERATURA

- [1] MAŁKOWSKI A.: *O konieczności i uwarunkowaniach gospodarczego wykorzystania Odry*. Biuletyn MADO nr 6 (1991)
- [2] JANKOWSKI W., Świerkosz K.: *Korytarz Ekologiczny doliny Odry. Stan-Funkcjonowanie-Zagrożenia*. Fundacja IUCN Poland Warszawa (1995)
- [3] KŁODZIŃSKI M., Rosner A.: *Przeobrażenie społeczno-ekonomiczne obszarów wiejskich pogranicza zachodniego*. PANIRWiR centrum Naukowo – Wdrożeniowe SGGW. Warszawa (1996)
- [4] STAŚKO S., Szymanska H., Lyszczak M.: *System wodny Odry i instytucje jej dorzecza*. Szczecin (1999)
- [5] MILKOWSKI M.: *Odra i żegluga cz. II*. Gospodarka Wodna nr 3 (2000)
- [6] TUREK M., Winter J.: *Transport wodny na odrze dzisiaj i jutro*. Strategia rozwoju odrzańskiego systemu wodnego. Wrocław (1999)