

Kiedy barki wrócą na Odrę?

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk ma nadzieję, że barki powrócą na Odrę w ciągu dwóch lat. Mówił o tym podczas I Kongresu Żeglugi Śródlądowej w Opolu. Spotkanie poświęcone odbudowie transportu rzeczno-odbyło się w minionym tygodniu (19-20 września). Dyskutowano na temat stanu polskich śródlądowych dróg wodnych oraz wykorzystania ich potencjału dla rozwoju gospodarczego kraju.

Kongres był okazją do zapoznania się ze szczegółami dotyczącymi planowanych inwestycji oraz wysłuchania opinii przedstawicieli biznesu działającego w sektorze transportu wodnego śródlądowego.

– Szlaki wodne od zawsze miały kluczowe znaczenie dla rozwoju – od położenia nad nimi zależał dobrobyt mieszkańców przyległych terenów – napisał w liście do organizatorów i uczestników kongresu premier Mateusz Morawiecki. – Temat żeglugi śródlądowej, przez wiele lat zaniedbany, stał się jednym z priorytetowych zadań rządu.

Jak dodał, żegluga śródlądowa w Polsce ma wielki potencjał.

czył, że ten drugi człon w nazwie ministerstwa nie jest przypadkowy. Wyraził nadzieję, że za dwa lata, dzięki prowadzonym pracom przy modernizacji istniejących i budowie nowych urządzeń hydrotechnicznych, na Odrze pojawią się barki, które przywrócą tej rzece funkcję szlaku transportowego.

Minister mówił o pierwszych efektach prac zmierzających w tym kierunku. Poinformował o ogłoszeniu przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie przetargu na budowę stopni wodnych na Odrzańskiej Drodze Wodnej – w Lubiążu i Ścinawie.

Potwierdził to Przemysław Dacza, prezes Wód Polskich. – Przygo-



Wiceprezes Krzysztof Woś poinformował, że most w Podjuchach ma być przebudowany do 2021 roku.

Fot. MGMIŻ

oraz utworzenie połączenia Dunaj – Odra – Łaba.

– Główną funkcją wszystkich portów jest funkcja przeładunkowa – przypomniał na kongresie Jacek Cichocki, wiceprezes ds. rozwoju Zarządu Morskich Portów Szczecin i Swinoujście. – Żeby ją wypełnić, porty muszą mieć dostęp zarówno od strony morza, jak i od strony łądu.

Dodał, że porty te leżą na najkrótszym szlaku łączącym Europę Północną i Południową, więc taki potencjał trzeba wykorzystać. Dlatego konieczny jest rozwój Odrzańskiej Drogi Wodnej – poprzez modernizację istniejącej infrastruktury na Odrze skanalizowanej oraz użegłownienie rzeki na odcinku swobodnie płynącym (między Malczycami

– odpowiednio dla Wisły – mówiła dyrektor Niemiec-Butryn. – Planujemy, że będą gotowe w 2020 roku. W 2021 roku nastąpi aktualizacja planów gospodarowania wodami, a na rok 2023 Komisja Europejska przewidziała rewizję sieci TEN-T. Wiceprezes Wód Polskich Krzysztof Woś powiedział, że dziś Polska jest białą plamą w europejskiej sieci śródlądowych dróg wodnych.

– Zadanie przed nami bardzo trudne, czasochłonne i kosztowne – zauważył. – Żeby można było mówić, że żegluga śródlądowa powraca do systemu transportowego, w pierwszej kolejności należy dążyć do tego, aby jak najbardziej spowolnić możliwość uprawiania żeglugi długotrasowej.

Wiceprezes Wód Polskich wymienił prace, jakie obecnie wykonuje to przedsiębiorstwo, aby żeglugę długotrasową przywrócić. Chodzi nie tylko o zapewnienie odpowiedniej głębokości na szlakach żeglownych, ale też prześwietów



Za dwa lata barki na Odrze powinny być częstszym widokiem niż obecnie.

Fot. Elżbieta KUBOWSKA

– Jesteśmy opóźnieni o wiele, wiele lat – podkreślił w swoim wystąpieniu minister Gróbarczyk. – Musimy to wszystko nadrobić. Przyjęliśmy strategię określającą przyszłość rozwoju śródlądowych dróg wodnych.

Szef resortu gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej zazna-

tuujemy dokumenty i przystępujemy jak najszybciej do inwestycji – powiedział.

Jako priorytety P.Daca wymienił uruchomienie programu retencji, w tym m.in. przebudowę suchego polderu raciborskiego w zbiornik wodnego w Siarzewie na Wiśle

– Jest ona warunkiem w zasadzie koniecznym do tego, żeby nasze dwa porty Szczecin i Świnoujście mogły się dynamicznie rozwijać – stwierdził.

Jak wyjaśnił, dla portów Szczecin i Świnoujście elementem dostępu od strony łądu przy pomocy żeglugi śródlądowej jest Odrzańska Droga Wodna.

a Widuchową).

– Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście uruchomił projekt badawczy, który ma na celu opracowanie koncepcji modernizacji Odry skanalizowanej, ale również utworzenie pewnych wytycznych do budowy następnych stopni czy innych budowli hydrotechnicznych na odcinku Odry swobodnie płynącej, żeby zapewnić pewną spójność techniczną na całej Odrzańskiej Drodze Wodnej – poinformował J. Cichocki. – Głównym naszym partnerem naukowym i wykonawcą jest Politechnika Wroclawska, ale mamy też partnerów biznesowych: są to Zakłady Chemiczne Police, Zakłady Azotowe Kędzierzyn (obydwa podmioty należą do Grupy Azoty) oraz zaprzyjaźniony partner gospodarczy Polska Żegluga Morska.

Monika Niemiec-Butryn, dyrektor Departamentu Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej w MG MiZS otworzyła pierwszy blok tematyczny kongresu i przedstawiła plan włączenia polskich dróg wodnych do Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T. Pokreśliła, że plan, na podstawie którego będą prowadzone olbrzymie inwestycje, dostosowujące polskie rzeki do międzynarodowych standardów żeglugi, wymaga przygotowania przez rząd odpowiedniego programu, wielostronnych analiz i czasochłonnych opracowań.

– Zarządy portów w Szczecinie i Świnoujściu przygotowują pro-

mostowych. Modernizowane są jazy odrzańskie i śluzy.

Przypomniał też problem związany z mostem kolejowym w szczecińskich Podjuchach, który ma zbyt mały prześwit, a zwodzone przeszło jest awaryjne.

– Przebudowa tego mostu pozwoli na otwarczenie się portów ujścia Odry dla żeglugi śródlądowej – podkreślił. – W tej chwili to poważny problem, ale jest już w trakcie rozwiązywania. Ten most ma zostać przebudowany do 2021 roku.

Z pokazanej wizualizacji mostu po przebudowie wynika, że samo zwodzone przeszło pozostanie przed nowym obiektem. Jak tłumaczył K. Woś, na życzenie konserwatora zabytków.

– I dobrze, niech świadczy o tym, jak kiedyś w sposób archaiczny musiały pokonywać jednostki żeglugi śródlądowej ten ważny odcinek szlaku żeglownego na Odrzańskiej Drodze Wodnej – ocenił wiceprezes Wód Polskich.

Dodał, że wspomniane wcześniej inwestycje są finansowane z różnych źródeł: unijnych (w ramach projektów programu operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020), z Banku Światowego oraz Banku Rozwoju Rady Europy, budżetu państwa oraz pożyczek Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Wkrótce dojdzie jeszcze jedno źródło – środki własne PPW Wody Polskie. ©

Elżbieta KUBOWSKA