

**Stanowisko Zespołu ds. Żeglugi na Odrze Wojewody Dolnośląskiego dotyczące
złożenia wniosku o ogłoszenie roku 2019 Międzynarodowym Rokiem Odry**

Zespół ds. Żeglugi na Odrze przy Wojewodzie Dolnośląskim pragnie przedstawić stanowisko oraz prosić Władze o jego wsparcie, a Parlamentarzystów o złożenie w Parlamencie RP wniosku o ogłoszenie:

Roku 2019 Międzynarodowym Rokiem Odry

Uroczystą okazją do podjęcia stanowiska i złożenia w Parlamencie RP wniosku jest 200-na rocznica rozpoczęcia planowej regulacji Odry, która przypada na dzień 7 lipca 1819 r. W dniu tym podpisany został jeden z ważniejszych dokumentów dotyczących regulacji Odry *Protokół Bohumiński*. Pełna nazwa tego dokumentu brzmiała: *Protokół w sprawie przestrzegania zasad przy zabudowie odrzańskiego nurtu*. Obecnie *Protokół Bohumiński* posiada wymiar międzynarodowy:

1. podpisany został w Bohuminie, mieście należącym do Republiki Czeskiej,
2. protokół podpisał i później nadzorował realizację Johann Albert Eytelwein Niemiec,
3. znaczna część Odry należy do Polski, a nasze państwo przygotowuje plan regulacji rzeki.

Krótko przed podpisaniem *Protokołu Bohumińskiego* nastąpiła nacjonalizacja rzek europejskich. W czasach napoleońskich francuski Konwent Narodowy wydał 16 listopada 1792 r. dekret z w sprawie wolności żeglugi na Skaldzie i Mozie. Dekret reprezentował nowe podejście do żeglugi śródlądowej, dostrzegał znaczenie transportu wodnego dla przemysłu oraz likwidował, pochodzące z epoki feudalnej, nadmierne obciążenia w postaci opłat, ceł, myt, ograniczające, a nierzadko uniemożliwiające uprawianie żeglugę po rzekach. Nacjonalizacja zmieniała podmioty zobowiązane do regulacji Odry i pokrywania z tym związanych kosztów. Państwo zdjęło ten obowiązek z właścicieli przyległych do rzeki gruntów. Samo podjęło się realizacją oraz finansowaniem inwestycji odrzańskich. Ze zmianą podmiotów zobowiązanych do finansowania regulacji rzeki, zmieniono także podmioty uprawnione do korzystania z opłat żeglugowych. Opłaty pobierane za korzystanie z rzeki miały wpływać nie do kasy lokalnych decydentów, lecz do budżetu państwa, z którego finansowana była jej regulacja. Idee zawarte w dekrete szerzone były przez armię napoleońską w całej Europie. Zasady nacjonalizacji rzek europejskich przyjął w 1815 r. Kongres Wiedeński. Niektóre z nich ogłosił rzekami międzynarodowymi tj. Ren, Łaba i Odra, na których obowiązywała zasada wolnej żeglugi i obowiązek powołania międzynarodowych komisji żeglugowych.

Przed rozpoczęciem regulacji Odry dokonano objazdów rzeki. Ich inicjatorem było Ministerstwo Handlu, Przemysłu i Robót Publicznych. Zapoznano się ze stanem rzeki i skalą koniecznych inwestycji. Stwierdzono, że rzeka przez punktową realizację inwestycji realizowanych przez właścicieli ziemskich jest rzeką zaniedbaną jej szerokość jest nierówna, a brzegi zaniedbane. Problemem na rzece były częste, gwałtowne zmiany poziomu wody, od powodzi, po susze. Rzeka sprawiała ogromne trudności marynarzom. Ustalono, że należy zadbać o właściwe ukształtowanie koryta rzeki tak, aby przepływ wody odbywał się w sposób kontrolowany. Powracała sprawa uporządkowania brzegów rzeki i usunięcia utrudniających swobodny przepływ wody drzew. Istotną sprawą było także pogłębienie koryta rzeki. Należało

usunąć mielizny, aby nie utrudniały statkom żeglugi podczas letnich niskich stanów wody. Podkreślono potrzebę wzmocnienia zniszczonych brzegów rzeki przez budowle hydrotechniczne. Do regulacji rzeki i miała być używane dębowe pale oraz specjalne rodzaje witek wierzby tzw. faszyny. Budowle te miały być w tak wznoszone, aby nie ograniczały określonych szerokości szlaku żeglownego. Jedynym sposobem zmiany tego stanu rzeczy było poddanie Odry kompleksowej regulacji i powołanie wodno-budowlano-żeglugowej administracji rządowej. Uznano, że rzekę należy poddać zabudowie na całej długości. Podkreślano przy tym, że wszystkie prace należy prowadzić z ogromną starannością od źródeł rzeki w kierunku do jej ujścia. Rozpoczęto ogromne przedsięwzięcie, którego celem było kompleksowe zagospodarowanie Odry, a w tym zabudowa rzeki dla potrzeb transportu wodnego i ochrony przed powodzią.

Mottem protokołu a zarazem celem hydrauliki Odry był zapis który mówił, że zagospodarowanie Odry należy przeprowadzić tak aby: *zachować dwoistą właściwość nurt rzeki z jednej strony dużą wodę powodziową bez szkód rzeką przeprowadzić, z drugiej przy niskiej wodzie głębokość odpowiednią dla transportu wodnego osiągnąć.*

Protokół podpisali radcy budowlani Eytelwein i Günther. Stanowisko zaprezentowane w protokole podzielali zgromadzeni przy podpisaniu dokumentu reprezentanci rad budowlanych i urzędów wodno-budowlanych. Okres realizacji celów Protokołu w historii nazywany jest: *Rozbudową od rzeki naturalnej do kulturalnej.* Zwrot ten w doskonały sposób oddaje pożądaną skutek przyświecający autorom regulacji Odry, którym było oddanie człowiekowi rzeki nie tylko gospodarczo użytecznej ale także bezpiecznej i pięknej.

Inicjatywa złożenia wniosku o ogłoszenie roku 2019 Międzynarodowym Rokiem Odry zbiega się w czasie także z międzynarodowymi działaniami Rządu RP dotyczącymi żeglugi śródlądowej w tym przywrócenia żeglugi na Odrze. Krajowe założenia do strategii rozwoju dróg wodnych zakładają modernizację śródlądowych akwenów transportowych posiadających szczególne znaczenie gospodarcze do minimum IV klasy żeglowności. Oznacza to, że statki załadowane m.in. w Berlinie, Magdeburgu czy Kolonii bez przeszkód będą mogły dopłynąć najpierw do portów Odry we Wrocławiu, Opolu czy Koźlu a później do portów śródlądowych położonych na innych drogach wodnych posiadających szczególne znaczenie gospodarcze.

Także ważnym wydarzeniem posiadającym wymiar europejski będą prowadzone do 31 grudnia 2023 r. prace związane z przeglądem przez Komisję Europejską sieci bazowej Transeuropejskich Korytarzy Transportowych (TEN-T). Działania te wprost wynikają z art. 54 rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE. Sieć bazowa TEN-T to 9 intermodalnych korytarzy transportowych łączących ze sobą trzy środki transportu; kołowy, kolejowy i wodny śródlądowy. Dwa z tych korytarzy przechodzą przez Polskę. Rozwój korytarzy TEN-T w dużej mierze dofinansowywany jest ze środków UE. Aby doszło do weryfikacji korytarzy i włączenia w ich przebieg krajowych dróg wodnych posiadających szczególne znaczenie gospodarcze i do otrzymania dotacji należy do tego czasu przekonać UE o konieczności rozwoju krajowych dróg wodnych, a także wystąpić ze wspólnym transgranicznym projektem państw Nadodrza w sprawie modernizacji Odry do przynajmniej IV klasy żeglowności.

Inicjatywa złożenia wniosku o ogłoszenie roku 2019 Międzynarodowym Rokiem Odry wpisuje się w działania Rządu RP polegające na upowszechnianiu aspektów międzynarodowych dotyczących Odrzańskiej Drogi Wodnej dlatego uważamy inicjatywę Zespołu ds. Żeglugi na Odrze Wojewody Dolnośląskiego za zasadną.