

## Śródlądowe drogi wodne w regionie

Zgodnie z art. 193 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017r. Prawo wodne (Dz. U. z 2020 r. poz. 310, 284, 695, 782, 875, 1378) wody śródlądowe mogą służyć potrzebom śródlądowego transportu wodnego i żegludowemu wykorzystaniu przez statki, wody służące tym celom stanowią śródlądowe drogi wodne

Wykaz śródlądowych dróg wodnych określony został w załączniku do Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 czerwca 2019 r. w sprawie śródlądowych dróg wodnych (Dz.U. 2019 poz. 1208)

Zgodnie z tym rozporządzeniem w obszarze działania RZGW Szczecin - wodami śródlądowymi żeglownymi czyli śródlądowymi drogami wodnymi są:

- jezioro Dąbie do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi;
- rzeka Odra od ujścia rzeki Warty do połączenia z rzeką Odrą Wschodnią, wraz z tą rzeką i bocznymi odgałęzieniami, która przechodzi od Przekopu Klucz-Ustowo w rzekę Regalicę, wraz z tą rzeką i bocznymi odgałęzieniami (Kanał Odyńca, Kanał Cegielinka, Dąbska Struga, Dąbski Nurt, rzeka Święta, Czapina) do ujścia do jeziora Dąbie;
- rzeka Odra Zachodnia od jazu w miejscowości Widuchowa do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi wraz z bocznymi odgałęzieniami (Kanał Marwice-Gartz, Kanał Kurowski, Kanał Zielony) i przekop Klucz-Ustowo łączący rzekę Odrę Wschodnią z rzeką Odrą Zachodnią;
- rzeka Parnica i Przekop Parnicki od rzeki Odry Zachodniej do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi.

Wszystkie ww. wody administrowane są przez PGW WP RZGW w Szczecinie.

Administrowany przez RZGW Szczecin odcinek rzeki Odry rozpoczyna się od ujścia rzeki Warty (km 617,6). Jest to odcinek graniczny rz. Odry, który przebiega wzdłuż nurtu Odry, aż do Widuchowej (km 704,1), gdzie w miejscu rozdziału rzeki na dwa koryta, przechodzi na Odrę Zachodnią, którą biegnie do km 17,1 (Gryfino), aby przejść z rzeki na obszar lądowy.

Na omawianym odcinku Odra posiada połączenia z następującymi drogami wodnymi:

- w km 617,6 (m. Kostrzyn nad Odrą) z drogą wodną Wisła-Odra,
- w km 667,2 (m. Hohensaaten) z kanałem Odra-Hawela, oraz
- w km 697,0 (m. Ognica), poprzez kanał Schwedt, z kanałem Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstrasse (HFW).

W km 704,1 rzeka dzieli się na dwa ramiona: Odrę Wschodnią i Odrę Zachodnią. W rejonie rozdziału na Odrze Zachodniej usytuowany jest jaz zastawkowy, uniemożliwiający żeglugę bezpośrednio z Odry na Odrę Zachodnią. W km 3,0 (liczonym od jazu) uchodzi do niej kanał HFV, który począwszy od Hohensaaten, przebiega lateralnie w stosunku do Odry.

Odra Zachodnia stanowi pierwotne koryto rzeki, natomiast Odra Wschodnia na odcinku od Widuchowej do Gryfina powstała jako sztucznie wykonany przekop. Obecnie większość wód płynie Odrą Wschodnią, która od przekopu Klucz - Ustowo w km 730,5 zwana jest Regalicą i jako taka wlewa się do dużego, ale płytkiego jeziora Dąbie (km 741,6). Jego powierzchnia całkowita wynosi 56,0 km<sup>2</sup> a średnia głębokość 3,0 m. Odra po przepłynięciu jeziora, poprzez Nurt Czapinę, Nurt Babinę i Iński Nurt ponownie łączy się z Odrą Zachodnią, aby dalej już jako Domiąża wpłynąć do Roztoki Odrzańskiej, stanowiącej południową część Zalewu Szczecińskiego. Po przejściu zalewu, poprzez cieśniny Pianę, Świnę i Dziwnę, Odra uchodzi do Zatoki Pomorskiej. Z pośród trzech cieśnin, największe przepływy prowadzi Świna, którą biegnie tor wodny Szczecin-Świnoujście, będący sztucznie pogłębiany, obecnie do głębokości 12,5 m.

Na odcinku swobodnie płynącym, Odra ma zmienną w czasie wielkość przepływu wody, którą kształtują przede wszystkim opady (w mniejszym stopniu retencja zbiornikowa), a co za tym idzie i stan wody oraz wielkość napełnienia (głębokość). Natomiast głębokości tranzytowe zależą zarówno od wodności danego roku, jak również od określonej części sezonu nawigacyjnego. Zwykle maksima występują w marcu i kwietniu, a minima w miesiącach lipiec-wrzesień.

Analizując bardziej szczegółowo kształtowanie się stanów wód i wielkości przepływów na badanym obszarze, ocenić należy zróżnicowany charakter poszczególnych odcinków rzeki. Odcinek od ujścia Nysy Łużyckiej (km 542,4 – odcinek graniczny w administracji PGW WP RZGW Wrocław) do Bielinka (km 677,5) posiada charakter typowo rzeczny, będący pod wpływem dopływów ze zlewni, gdzie największe napełnienie koryta występuje głównie w okresie wiosennym, kiedy rzeka zasilana jest przez wody roztopowe.

Od Bielinka do Gryfina (km 718,5) Odra przybiera charakter rzeczno-morski i wraz ze zbliżaniem się do Szczecińskiego Węzła Wodnego przechodzi stopniowo w morski, który pod względem hydrografii, hydrologii i hydrodynamiki charakteryzuje się wieloma różnymi zjawiskami. Do najważniejszych należą stany morza, cofki wiatrowe oraz dopływy ze zlewni. Przy czym, te ostatnie nie wiążą się z istotnymi przyrostami stanów wody w ujściowym odcinku Odry. Z kolei duży wpływ na kształtowanie się poziomu zwierciadła wody na odcinku dolnej Odry, wywierają aktualne w danym czasie stany morza i zalewu. Na ogół cofce odmorskiej towarzyszy cofka wiatrowa, wywoływana wiejącymi z kierunków północnych wiatrami.

Oba te zjawiska powodują duże piętzenie zwierciadła wody, wywołując tzw. sztormowe wezbrania odmorskie, przy czym wpływ wiatru jest tym większy, im mniejszy jest przepływ w Odrze. Długotrwałe wiatry z kierunków południowych z kolei, powodują obniżenie się zwierciadła wody. W ciekach i kanałach dolnej Odry w okresach stanów niskich, silne wiatry z kierunków północnych i północno-zachodnich wywołują występowanie przypowierzchniowych prądów wstecznych do przekroju głównego i jest to bezpośrednie działanie wiatru na kształtowanie się poziomów wody, natomiast wiejący nad powierzchnią morza wiatr z wyżej wymienionych kierunków spiętrza zwierciadło wody w rejonach brzegowych, które przenoszone jest w górę ujść rzecznych i jest to pośrednie działanie wiatru. Zasięg stanu morza w ujściu Odry obserwuje się aż w rejon przekroju Bielinek (672,5), czyli w odległości ok. 150 km od morza.

Jednym z czynników, determinujących hydrografię i hydrologię dolnej Odry jest dopływ wód śródlądowych ze zlewni. Dla omawianego odcinka reprezentatywnym przekrojem przy określaniu wielkości przepływu jest przekrój wodowskazowy w Gozdowicach, który jako ostatni nie podlega wpływom morza. Z kolei poniżej przekroju Bielinek nie występuje już korelacja pomiędzy stanami i przepływami, tzn. napełnienie koryta rzeki jest zawsze większe niż wynikałoby to z wielkości przepływu, ponieważ występuje tu stała cofka odmorska.

Szereg zmian w zabudowie hydrotechnicznej niesie również gospodarcza działalność człowieka. Wiele z tych działań nie ma wpływu na zmiany stanów wód i przepływów wody lub też wywołuje wpływ lokalny. Nie mniej, część z tych działań ma wyraźny wpływ na cały obszar ujścia Odry, a zaliczyć do nich można przegradzanie istniejących koryt, czy pogłębianie toru wodnego Szczecin-Świnoujście.

Podwyższone stany wody, oprócz zagrożenia powodziowego, stanowią istotne utrudnienie dla żeglugi, spowodowane głównie mniejszą manewrowością statku, mniejszymi prześwitami pionowymi pod mostami oraz ograniczonym zakresem oznakowania nawigacyjnego (zwłaszcza pływającego).

Poszczególne punkty obserwacyjne (tabela 1), usytuowane wzdłuż rzeki, spośród stanów charakterystycznych, posiadają określony w przepisach żeglugowych (Zarządzenie Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie z dnia 04 grudnia 2009 r. w sprawie uprawiania żeglugi na wodach granicznych rzeki Odry, rzeki Odry Zachodniej i rzeki Nysy Łużyckiej./ Dziennik Urzędowy Województwa Zachodniopomorskiego Nr 94 , poz. 2704, oraz Zarządzenie 1/2020 Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie z dnia 17.02.2020 w sprawie szczegółowych warunków bezpieczeństwa ruchu i postoju statków, Dziennik Urzędowy Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin dnia 18 lutego 2020 r. Poz. 906.) stan Wielkiej Wody Żeglownej (WWŻ), obowiązujący dla określonego odcinka drogi wodnej, po osiągnięciu lub przekroczeniu którego żegluga automatycznie jest ograniczona lub zamknięta.

Obok wysokich lub katastrofalnie niskich stanów wody, kolejną z głównych przeszkód żeglugowych stanowią zjawiska lodowe.

**Tabela 1.**

**Polskie wodowskazy zlokalizowane na drogach wodnych administrowanych przez RZGW Szczecin**

Lp.	Wodowskaz	Rzeka	km	Rzędna [Kr86]	Stany		WWZ		WWW	SWW	SSW	SNW	NNW	MAX	DATA	MIN	DATA
					O	Al.	I	II									
1	Kostrzyn N/O	Odra	617,8	8,175	420	470	-	-	474	381	241	140	95	474	21.06.2013	95	01.09.2015
2	Gozdowice	Odra	645,3	2,98	440	500	490	530	659	486	313	202	136	659	31.07.1997	73	26.08.1963
3	Bielinek	Odra	672,5	-1,138	480	550	540	600	754	531	327	206	140	765	22.03.1940	140	30.08.1950
4	Widuchowa	Odra	701,8	-5,175	630	650	-	660	771	654	545	480	428	783	24.03.1940	428	02.10.1944
5	Gryfino <small>(Messberg)</small>	Odra Zach.	14,4	-5,11	-	-	-	600	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6	Gryfino	Odra Wsch.	718,5	-5,19	570	600	-	600	685	601	523	466	440	737	06.04.1883	434	10.12.1929
7	Podjuchy	Regalica	734,0	-5,22	580	610	-	610	656	609	528	469	434	656	15.10.2009	434	30.11.2010
8	Most Długi	Odra Zach.	36,0	-5,15	570	600	-	590/610	636	592	515	458	425	680	07.03.1950	425	30.11.2010

Żeglugę na administrowanych przez RZGW Szczecin drogach wodnych należy podzielić na żeglugę długotrasową oraz żeglugę lokalną, polegającą na przewożeniu ładunków masowych, głównie kruszyw z portów i przystani położonych na brzegu Odry do Niemiec.

Zgodnie z Decyzją Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie, na granicznym odcinku rzeki Odry (km 542,4-704,1) oraz w Szczecińskim Węźle Wodnym dopuszczona jest żegluga nocna. O spełnieniu wymogów dot. właściwego oznakowania nawigacyjnego drogi wodnej dla żeglugi nocnej decyduje Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie w porozumieniu z Urzędem Dróg Wodnych i Żeglugi Odry i Haweli w Eberswalde oraz w uzgodnieniu z Urzędem Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie. Informacja podawana jest do publicznej wiadomości w formie komunikatu nawigacyjnego.

## Ograniczenia żeglugi śródlądowej

Administrowane przez RZGW Szczecin śródlądowe drogi wodne o łącznej długości 201,3 km (w tym jezioro Dąbie) stanowią drogi wodne intensywnie wykorzystywane żeglugowo.

Od 18 lipca 2002 roku obowiązuje wydane przez Radę Ministrów rozporządzenie z dnia 7 maja 2002r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz. U. nr 77, poz. 695), które określa szczegółowy sposób klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych, dzieli śródlądowe drogi wodne na klasy i wg znaczenia - na regionalne i międzynarodowe oraz określa warunki eksploatacyjne i projektowe dla poszczególnych klas dróg wodnych.

Zgodnie z tym rozporządzeniem, administrowane przez RZGW Szczecin drogi wodne (a na granicznym odcinku rzeki administrowane wspólnie ze stroną niemiecką) zostały sklasyfikowane

w zależności od parametrów eksploatacyjnych poszczególnych odcinków rzek od III do Vb (najwyższej w Polsce) klasy drogi wodnej.

**Klasy dróg wodnych administrowanych przez RZGW Szczecin:**

**III klasa drogi wodnej**

- rzeka Odra od ujścia rzeki Warty do m. Ognica (km 617,6-697,0)

**Vb klasa drogi wodnej**

- rzeka Odra od m. Ognica do Przekopu Klucz-Ustowo i dalej jako rzeka Regalica do ujścia do jeziora Dąbie (km 697,0-741,6);
- rzeka Odra Zachodnia od jazu w m. Widuchowa (km 704,1 rz. Odry) do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi wraz z bocznymi odgałęzieniami (km 0,0-36,55);
- jezioro Dąbie do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi
- przekop Klucz-Ustowo łączący rzekę Odrę Wschodnią z rzeką Odrą Zachodnią (km 0,0-2,7)
- rzeka Parnica i Przekop Parnicki od rzeki Odry zachodniej do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi.

Dla śródlądowych dróg wodnych lub ich odcinków, które nie odpowiadają w pełni ustalonej klasie, ustala się ograniczenia parametrów klasyfikacyjnych, określając faktyczne ich wartości. Ograniczenie parametrów klasyfikacyjnych może dotyczyć największej długości i szerokości oraz zanurzenia statku albo zestawu pchanego lub minimalnego prześwitu pod mostami, rurociągami i innymi urządzeniami krzyżującymi się z drogą wodną.

Ograniczenia parametrów klasyfikacyjnych określa w przepisach prawa miejscowego dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, właściwy dla odcinka drogi wodnej, w porozumieniu z administracją tej drogi wodnej - Zarządzenie Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie z dnia 04 grudnia 2009 r. w sprawie uprawiania żeglugi na wodach granicznych rzeki Odry, rzeki Odry Zachodniej i rzeki Nysy Łużyckiej oraz Zarządzenie 1/2020 Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie z dnia 17.02.2020 w sprawie szczegółowych warunków bezpieczeństwa ruchu i postoju statków.

Zgodnie z tym zarządzeniem wprowadzone zostały następujące ograniczenia parametrów dróg wodnych administrowanych przez RZGW Szczecin:

**Ograniczenia parametrów klasyfikacyjnych klasy III drogi wodnej - rzeka Odra od ujścia rzeki Warty do m. Ognica (do kanału Schwedt) - (km 617,6 - 697,0)**

Parametr	Wymagania przy III klasie żeglowności	Stan istniejący
Głębokość tranzytowa	1,8m	zmienna i zależna od stanu wody

**Ograniczenia parametrów klasyfikacyjnych klasy Vb drogi wodnej - rzeka Odra od m. Ognica do Przekopu Klucz-Ustowo i dalej jako rzeka Regalica do ujścia do jeziora Dąbie (km 697,0 - 741,6)**

Parametr	Wymagania przy Vb klasie żeglowności	Stan istniejący
Szerokość szlaku żeglugowego	50m	<b>13,00 m</b> przęsło zwodzone mostu kolejowego w Szczecinie-Podjuchach, km 733,7 rz. Regalicy
		<b>35m</b> prawe przęsło mostu kolejowo-drogowego w Szczecinie-Podjuchach, km 734,6 rz. Regalicy
		<b>35m</b> lewe przęsło mostu kolejowo-drogowego w Szczecinie-Podjuchach, km 734,6 rz. Regalicy
Minimalny prześwit pod mostami ponad WWŻ	5,25m	<b>2,96 m</b> przęsło stałe mostu kolejowego w Szczecinie-Podjuchach, km 733,7 rz. Regalicy

**Ograniczenia parametrów klasyfikacyjnych klasy Vb drogi wodnej - Jezioro Dąbie do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi**

Parametr	Wymagania przy Vb klasie żeglowności	Stan istniejący
Głębokość tranzytowa	2,8m	stała 2,2 m

**Ograniczenia parametrów klasyfikacyjnych klasy Vb drogi wodnej - Rzeka Odra Zachodnia od jazu w miejscowości Widuchowa (km 704,1 rzeki Odry) do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi**

Parametr	Wymagania przy Vb klasie żeglowności	Stan istniejący
Szerokość szlaku żeglugowego	50m	<b>10,00m</b> lewe przęsło mostu kolejowego w Szczecinie, km 35,59
		<b>10,00m</b> prawe przęsło mostu kolejowego w Szczecinie, km 35,59
		<b>17,5m</b> most drogowy w Szczecinie, km 35,95 (na całej szerokości łukowego przęsła)

Minimalny prześwit pod mostami ponad WWŻ	5,25m	3,79 m lewe i prawe przęsło mostu kolejowego w Szczecinie, km 35,59
		3,40 m /most drogowy, km 35,95/ (w najniższym miejscu łukowego przęsła, przy całkowitej jego szerokości) 3,78 m (w środku przęsła na szerokości 12,6m)

**Ograniczenia parametrów klasyfikacyjnych klasy Vb drogi wodnej - Przekop Klucz-Ustowo łączący rzekę Odrę Wschodnią z rzeką Odrą Zachodnią**

Parametr	Wymagania przy Vb klasie żeglowności	Stan istniejący
Głębokość tranzytowa	2,8m	stała 2,5m

**Ograniczenia parametrów klasyfikacyjnych klasy Vb drogi wodnej - Rzeka Parnica i Przekop Parnicki od rzeki Odry Zachodniej do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi**

Parametr	Wymagania przy Vb klasie żeglowności	Stan istniejący
Szerokość szlaku żeglugowego	50m	11,00m lewe przęsło mostu kolejowego w Szczecinie, km 4,45 rz. Parnicy
		11,00m prawe przęsło mostu kolejowego w Szczecinie, km 4,45 rz. Parnicy
		20,6m przęsło mostu drogowego w Szczecinie, km 4,00 rz. Parnicy
Minimalny prześwit pod mostami ponad WWŻ	5,25m	1,89 m lewe i prawe przęsło mostu kolejowego w Szczecinie, km 4,45 rz. Parnicy
		3,82 m most drogowy w Szczecinie, km 4,00 rz. Parnicy