

Klucz do Odry leży w Śląskim

Planowane duże inwestycje infrastrukturalne w dorzeczu Odry
w województwie śląskim z perspektywy samorządu



1. Duże inwestycje związane z modernizacją ODW zlokalizowane na terenie województwa śląskiego
2. Szanse rozwojowe związane z modernizacją ODW
3. Istotne problemy związane z dużymi inwestycjami odrzańskim okiem samorządu
4. Podsumowanie i wnioski: propozycje tematów do podjęcia w ramach prac Komisji Sejmików poszczególnych województw położonych w dorzeczu Odry i Warty





Duże inwestycje związane z modernizacją ODW na terenie województwa śląskiego

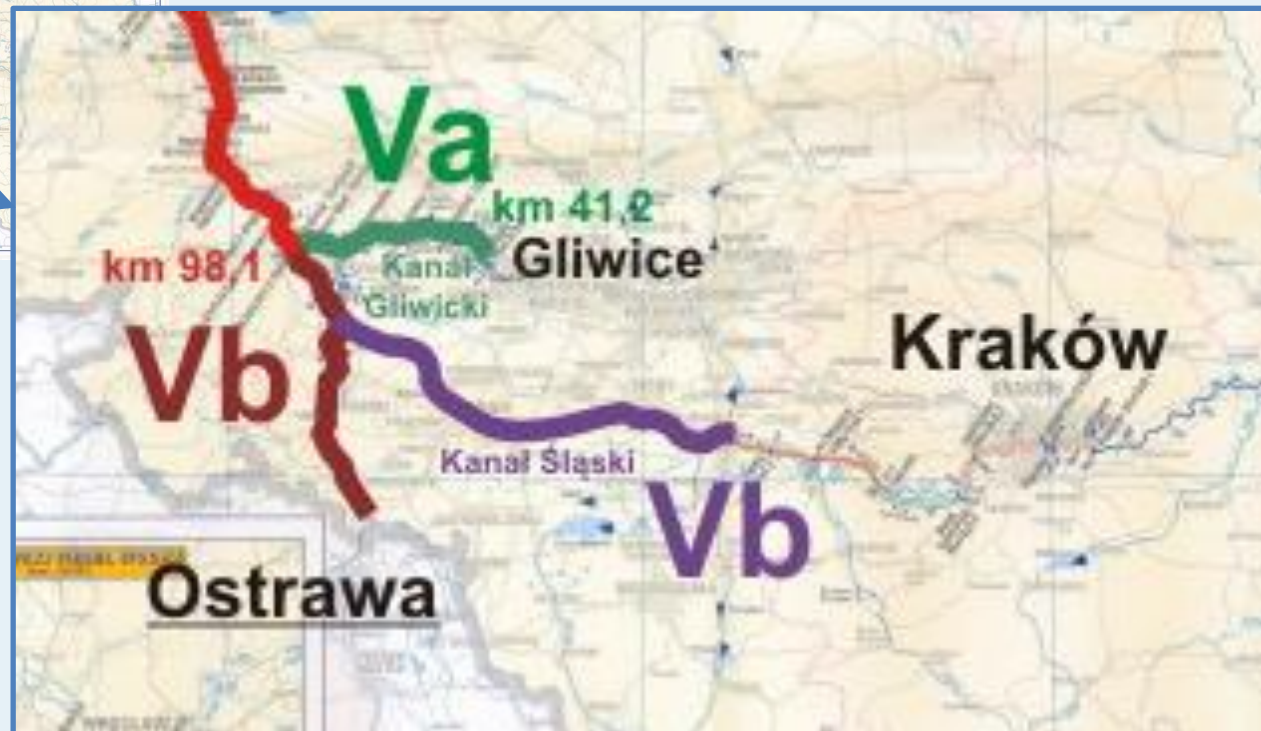
Inwestycje związane z modernizacją ODW na terenie województwa śląskiego

- modernizacja Kanału Gliwickiego (obecnie realizowane)
- budowa zbiornika Racibórz Dolny (obecnie realizowany jako zbiornik suchy - przeciwpowodziowy)
- budowa polskiego odcinka kanału DOL – kanału Koźle – Ostrawa (cel długoterminowy)
- budowa Kanału Śląskiego, który ma połączyć ODW z Drogą Wodną Górnej Wisły (cel długoterminowy)

Należy również pamiętać o potrzebie przebudowy niektórych obiektów mostowych bądź innej infrastruktury krzyżującej się z drogą wodną.

Przykładowo, w przypadku Kanału Gliwickiego kryteriów dla IV klasy drogi wodnej nie spełnia 11 mostów drogowych, 3 mosty kolejowe, 3 przewody: gazowe i ciepły (za: Inwentaryzacja części składowych śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym, MG MiŻŚ, grudzień 2016).

Duże inwestycje związane z modernizacją ODW na terenie województwa śląskiego



Duże inwestycje związane z modernizacją ODW na terenie województwa śląskiego

Modernizacja Kanału Gliwickiego jest realizowana przez RZGW w Gliwicach. W ramach tego przedsięwzięcia zrealizowano już częściowo modernizację śluz, dostosowując je do wymagań III klasy drogi wodnej. Środki na ten cel pochodzą z POIiŚ 2014-2020, współfinansowanie z budżetu państwa. W ramach modernizacji Kanału Gliwickiego planuje się również wykonanie prac w korycie kanału. Kosztownym elementem tych działań będzie unieszkodliwienie osadów zalegających w korycie kanału.

W ramach przygotowania zadania w 2015 r. RZGW w Gliwicach zlecił analizę dot. zakresu prac i kosztów niezbędnych do dostosowania Kanału Gliwickiego do drogi wodnej klasy Vb.





Duże inwestycje związane z modernizacją ODW na terenie województwa śląskiego

Modernizacja Kanału Gliwickiego.

Po zakończeniu zadania Kanał Gliwicki powinien spełniać wymagania III klasy drogi wodnej. Aby dostosować go do wymagań klasy V, należałoby m.in. przewidzieć budowę nowych śluz o wymiarach min. 120,0 m x 12,0 m x 4,0 m równoległe do istniejących. Istniejące śluzy są objęte ochroną zabytków, dlatego ich rozbudowa jest niemożliwa. Śluzy te spełniają parametr szerokości. Ich długości nie pozwalają na obsługę całych zestawów o długościach określonych klasą V, jednakże pozwala na śluzowanie ich po rozłączeniu etapowo.

Decyzja o podniesieniu klasy Kanału Gliwickiego powinna zostać przemyślana w kontekście planowanej budowy Kanału Śląskiego, który przebiegałby równoległe do Kanału Gliwickiego. Z dużym prawdopodobieństwem można przyjąć, że po wybudowaniu Kanału Śląskiego Kanał Gliwicki straci na znaczeniu i ewentualna budowa kolejnych śluz okaże się bezzasadna.



Duże inwestycje związane z modernizacją ODW na terenie województwa śląskiego

Budowa zbiornika Racibórz Dolny

-- RZGW w Gliwicach

Podstawowe parametry:

powierzchnia	26,3 km ²
pojemność	185 mln m ³
długość całkow. zapór	21,8 km
poziom korony zapory	197,50 m npm
max. wys. piętrzenia	9 m 195.20 m npm
koszt całkow.	ok. 1,5 mld zł





Duże inwestycje związane z modernizacją ODW na terenie województwa śląskiego

Budowa zbiornika Racibórz Dolny

obiekt w ramach POPDO, projektu realizowanego przy udziale BŚ i BRRE

1. Początek historii obiektu – 1880 r. po przejściu wielkiej powodzi
2. 1997 r. – rewizja założeń, zaproponowano trój etapową realizację zbiornika. III etap, stopniowe wypełnianie zbiornika wodą, miało umożliwić mu gromadzenie wody do celów żeglugowych
3. realizowany jako polder (suchy zbiornik), dzięki któremu możliwe będzie osiągnięcie pełnych efektów modernizacji WWW

MGMiŻŚ rozważa zmianę funkcji zbiornika na mokry, m.in. do celów żeglugowych. Zgodnie z wymogami Funduszu Spójności, taka zmiana będzie mogła nastąpić dopiero po zakończeniu okresu trwałości, czyli po 2025 r. (5 lat po rozliczeniu projektu z KE, które najprawdopodobniej nastąpi z końcem 2020 r.). Niedotrzymanie tego okresu spowodowałoby konieczność zwrotu środków do UE



Duże inwestycje związane z modernizacją ODW na terenie województwa śląskiego

Budowa zbiornika Racibórz Dolny

Uwzględniono, aby jednym z elementów budowli przelewowo-spustowej było przęsło żeglugowe bezprogowe. Niemniej, w okresach piętrzenia (wypełnienia polderu) żegluga będzie niemożliwa.



Duże inwestycje związane z modernizacją ODW na terenie województwa śląskiego

**Budowa polskiego odcinka DOL (kanał
Koźle – Ostrawa):** przedsięwzięcie planowane

Cel długoterminowy, do 2030 r. Obecnie trwa opracowywane Studium wykonalności przez stronę czeską. Strona polska bierze udział w tych pracach (konsultacje, udostępnianie dokumentacji itp.).





Duże inwestycje związane z modernizacją ODW na terenie województwa śląskiego

Budowa polskiego odcinka DOL

- długość – w Polsce ok. 50 km
- łączne szacunkowe koszty budowy krajowego odcinka wynoszą około 2,3 – 2,6 mld zł (w zależności od wariantu).
- „brakujące ogniwo” międzynarodowej drogi wodnej E30
- połączenie Republiki Czeskiej (m.in. Zagłębie Ostrawsko-Karwińskie) z ODW

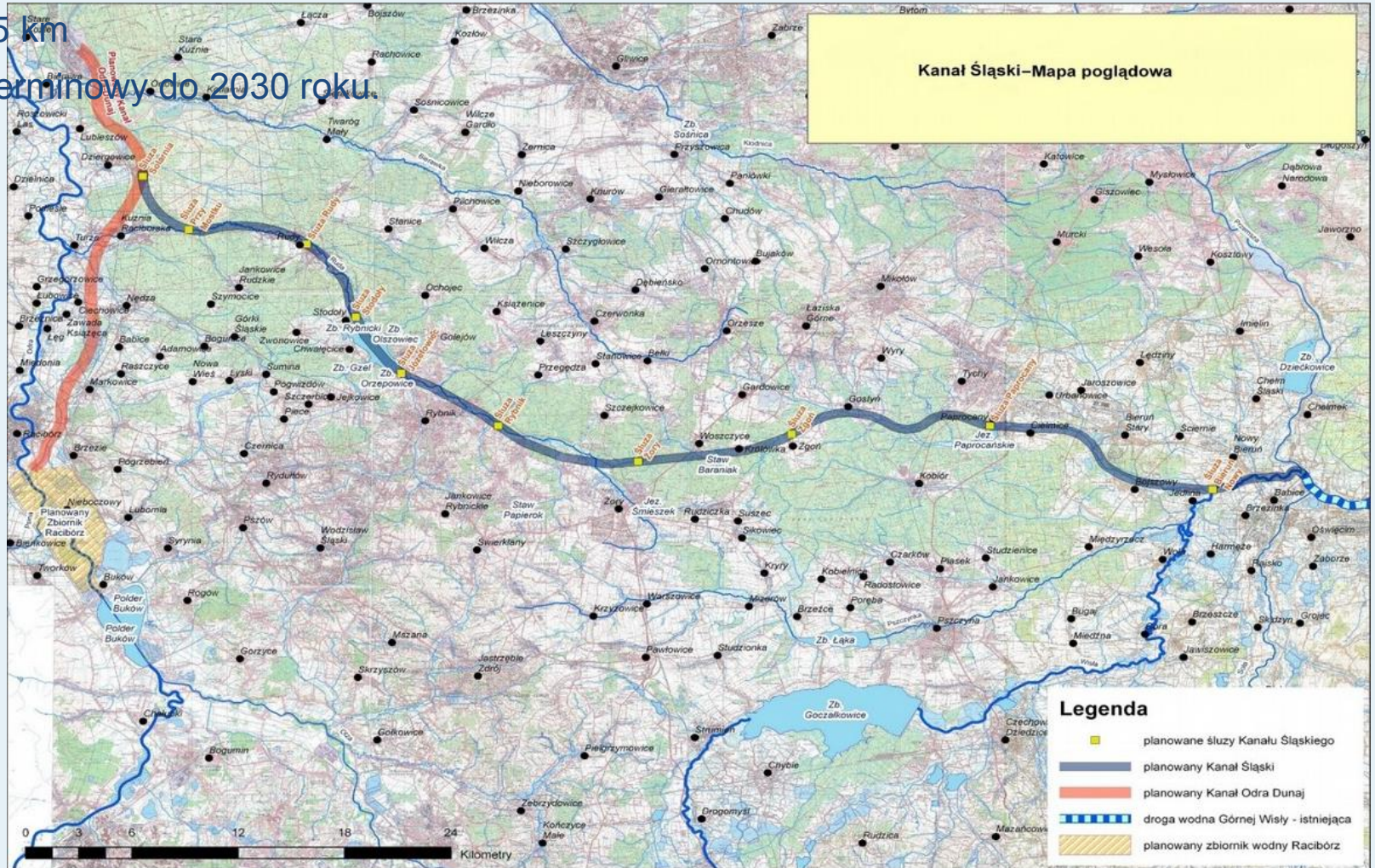
31 stycznia 2017 – właściwi ministrowie Polski, Czech i Słowacji podpisali memorandum dotyczące połączenia jednym szlakiem wodnym trzech rzek: Odry, Łaby i Dunaju. Zadeklarowano wspólne działania, m.in. prace grupy roboczej i lobbing na rzecz uwzględnienia ODW w sieci bazowej TEN-T, co ułatwiłoby pozyskanie funduszy na prace inwestycyjne.

Duże inwestycje związane z modernizacją ODW na terenie województwa śląskiego

Budowa Kanału Śląskiego -- przedsięwzięcie planowane

ok. 90 – 95 km

Cel długoterminowy do 2030 roku





Duże inwestycje związane z modernizacją ODW na terenie województwa śląskiego

Budowa Kanału Śląskiego

- Szacunkowe koszty inwestycyjne – 11 mld zł
- Obecny etap prac – prace studialne
- Inwestycja budowy Kanału Śląskiego od czerwca 2016 r. znajduje się na liście potencjalnych rządowych projektów do wsparcia z EFIS.
- Obecnie trwa przygotowywanie przetargu przez MG MiŻŚ w celu wykonania analiz sektora transportu wodnego śródlądowego w zakresie wynikającym z modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Drogi Wodnej rzeki Wisły. Na podstawie dokumentu zostanie wybrany zakres inwestycji oraz formuła realizacji i finansowania projektu. Wyniki analiz powinny być znane w połowie 2018 r.



Województwo
Śląskie

Program przywracania żeglugi na Odrze jest programem rządowym, jednak powodzenie tego przedsięwzięcia zależy od współpracy wielu różnych środowisk



...w tym samorządów!



Z punktu widzenia samorządu:

- **wzrost atrakcyjności** (gminy) z uwagi na inwestycje, przedsiębiorczość, innowacje, miejsca pracy, wzrost dochodów
- **obok portów** – ogólnodostępne **nabrzeża**, a także **zbiorniki wodne** – atrakcja, rekreacja, łagodzenie skutków zjawisk ekstremalnych
- rosną **możliwości współpracy** z innymi samorządami, również możliwości nawiązania relacji z miejscowościami spoza Polski,
- możliwość utworzenia marki „**turystyki odrzańskiej**” i wykreowania jej na unikat
- **Odra jako motyw przewodni** różnych działań: w ramach „zwracania się ku rzece” może to być np. aktywizacja seniorów, promowanie aktywnego trybu życia młodzieży, rozbudzanie zamięłowań przyrodniczych, budowa etosu „małej ojczyzny” itp.
- szanse na **zmniejszenie uciążliwości** generowanych przez **transport drogowy**, w tym możliwość przesunięcia transportu materiałów niebezpiecznych i ponadgabarytowych na szlak wodny



Istotne problemy związane z dużymi inwestycjami odrzańskimi okiem samorządu

Z punktu widzenia samorządu:

- **zagospodarowanie przestrzenne:** duże zainwestowanie terenu i związany z tym głód przestrzeni, wpływ nowych obiektów na otoczenie, w tym na istniejącą infrastrukturę, nakładają się sprzeczne interesy różnych grup;
- **przestrzeń nad rzeką** (lub nad kanałem): optymalne zagospodarowanie tych terenów, w tym obszarów zwanych brownfield i greenfield; porty powinny mieć łatwy dostęp do dróg, linii kolejowych;
- **konflikty przestrzenne i społeczne:** rozdzielanie miejscowości; zabieranie kolejnych siedlisk przyrodniczych pod inwestycje; kosztowne kompensacje przyrodnicze, nowe inwestycje („zwabione” dostępem do drogi wodnej) też będą powodować konflikty;
- **uczciwy „podział korzyści”:** również mniejsze miejscowości powinny mieć udział w korzyściach z nowych inwestycji – zwłaszcza że i one będą ponosiły koszty;
- **uwzględnienie czynników lokalnych przy dużych inwestycjach infrastrukturalnych:** pewne uwarunkowania lokalne mogą nie być znane inwestorowi, a muszą być uwzględniane podczas projektowania i realizacji inwestycji;
- **„konflikty o wodę”:** przygotowując inwestycję, trzeba mieć na uwadze okresy nadmiaru i braku wody, a co za tym idzie, interesy wszystkich użytkowników (w tym przyrody!)



Województwo
Śląskie





Podsumowanie i wnioski: propozycje tematów do podjęcia w ramach prac Komisji Sejmików poszczególnych województw położonych w dorzeczu Odry i Warty

1. Rozwiązywanie konfliktów przestrzennych
2. Planowanie przestrzenne a zagospodarowanie rzek i lokalizowanie obiektów związanych z żeglugą
3. Ochrona przyrody a gospodarcze wykorzystanie rzek: w poszukiwaniu zdrowego kompromisu
4. Samorządy otwarte na rzekę: najlepsze praktyki
5. Przygotowanie społeczności lokalnych („zanieśmy Odrę pod strzechy”)
6. Odra jako łącznik spajający atrakcje turystyczne położone wzdłuż jej biegu („szlak odrzańskich cudów”), zarówno przyrodnicze, kulturalne jak i historyczne



Województwo
Śląskie

Dziękuję

za uwagę

*Ewa Owczarek-Nowak
Urząd Marszałkowski Woj. Śląskiego
ewa.owczarek@slaskie.pl*