# EKSPERTYZA W ZAKRESIE TRANSPORTU WODNEGO WYKONANA NA POTRZEBY STRATEGII ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTU WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

**Opracowanie:**
**mgr inż. Andrzej Adamczyk**

**Katowice, październik 2011 r.**

## 1. Stan podsystemu transportu wodnego w województwie i czynniki, które o nim zadecydowały.

Stan podsystemu transportu wodnego w województwie śląskim w znacznie większym stopniu niż w Polsce (zwłaszcza w ostatnich kilku latach), pokazuje wpływ wszystkich negatywnych zjawisk występujących w funkcjonowaniu żeglugi śródlądowej na jej rolę w systemie transportowym..

Istniejąca sieć dróg wodnych w Polsce oparta jest o naturalny układ rzek oraz połączenia kanałowe budowane głównie w XVIII, XIX oraz w pierwszej połowie XX wieku.

Łączna długość śródlądowych dróg wodnych[1] w Polsce (w 2009 r.[2] ) obejmuje 3659 km, z czego w rzeczywistości aktualnie eksploatuje się 3347 km dróg żeglownych (w tym rzeki żeglowne – 2413 km, jeziora żeglowne – 258 km, sztuczne drogi wodne – 988 km). W latach 2000-2009 długość śródlądowych dróg wodnych w Polsce uznanych za żeglowne zmniejszyła się o 447 km.

W porównaniu z innymi krajami UE długość ta jest znacząca i stanowi około 11% (11,4) całej sieci śródlądowych dróg wodnych Unii Europejskiej. Dłuższą siecią dróg wodnych charakteryzują się jedynie Niemcy (6636 km), Finlandia (8018 km), Francja (5872 km) i Holandia (5046 km).

Polska charakteryzuje się również relatywnie wysokim wskaźnikiem gęstości tej sieci.

W Polsce na 1000 km2 przypada 11,6 km dróg żeglownych, a w UE- średnio 9,3 km / 1000 km2. Wyższy wskaźnik gęstości mają: Holandia (121,6 km), Belgia (50,2 km), Finlandia (23,7 km), Niemcy (18,6 km), Węgry (15,5 km) oraz Luksemburg (14,2 km).

Odzwierciedleniem stanu technicznego infrastruktury podsystemu transportu wodnego oraz jego roli w systemie transportowym kraju jest wielkość przewożonych ładunków.

Polska, pomimo dobrze rozwiniętej sieci dróg wodnych, ze względu na dekapitalizację infrastruktury oraz systematyczne pogarszanie się warunków nawigacyjnych na polskich drogach wodnych charakteryzuje się bardzo niskim udziałem przewozu ładunków transportem rzecznym w całości lądowych przewozów towarowych – ok. 0,1%, podczas gdy udział żeglugi śródlądowej w poszczególnych krajach UE kształtuje się na poziomie 34,7% w Niderlandach, 15,8% w Belgii, 12,6% w Bułgarii, 12,3% w Niemczech.

W 2009 r. w Polsce żeglugą śródlądową przewiezionych zostało[3] 5655 tys. ton ładunków oraz wykonano 1020 mln ton pracy przewozowej, odnotowując tym samym spadek w stosunku do roku 2007 (charakteryzującego się największymi przewozami w ostatnich latach) odpowiednio o 4037 tys. ton i 318 mln tkm. Jest to przede wszystkim skutek ogólnoświatowego kryzysu gospodarczego widocznego również w usługach przewozowych żeglugą śródlądową od 2008 r. Spadek ten dotyczy zarówno przewozów krajowych jak i międzynarodowych, przy czym nastąpiło wydłużenie średniej odległości przewozu 1 tony ładunku ze 137 km w 2007 r. do 157 km w 2008 r. i 180 km w 2009 r. Jest to wynikiem coraz większego udziału polskich armatorów śródlądowych w przewozach ładunków na zachodnioeuropejskich szlakach wodnych.

W Polsce w strukturze przewożonych ładunków w 2009 r. podobnie jak w latach ubiegłych dominowały przewozy towarów z grupy rud metali oraz pozostałych produktów górnictwa i kopalnictwa (39,6%) oraz węgla kamiennego (25,6%).

W 2007 r. taborem żeglugi śródlądowej w województwie śląskim przewieziono 479 tys. ton ładunków (4,9% przewozów w Polsce), tj. o 54,3% mniej niż w 2004 r. i o 25,5% mniej niż w 2006 r. Wykonana praca przewozowa w 2007 r. wyniosła 92,4 mln tonokilometrów i była niższa w stosunku do 2004 r. i 2006 r. (odpowiednio o: 25,7% i 26,7%).

Udział województwa śląskiego w krajowych przewozach ładunków żeglugą śródlądową wykazuje trend malejący i wynosił: w 2004 – 12%, 2005 – 7%, 2006 – 7% i w 2007 – niecałe 5% (4,9).

---

[1] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 grudnia 2002 r. w sprawie śródlądowych dróg wodnych.

[2] Żegluga śródlądowa w Polsce w latach 2006 – 2009; GUS Urząd Statystyczny w Szczecinie – Warszawa 2010

[3] Żegluga śródlądowa w Polsce w latach 2006 – 2009; GUS Urząd Statystyczny w Szczecinie – Warszawa 2010

Udział żeglugi śródlądowej w przewozie ładunków nadawanych i odbieranych w województwie śląskim w 2005 r. kształtował się na poziomie - 0,2%, przy udziale kolei wynoszącym 62,6% i przewozach samochodowych – 37,2%.
Wszystkie powyższe dane świadczą o tym, że w obsłudze transportowej województwa śląskiego, żegluga śródlądowa odgrywa marginalną i coraz mniejszą rolę.

**Przewozy ładunków żeglugą śródlądową**[4]
Stan w dniu 31. XII

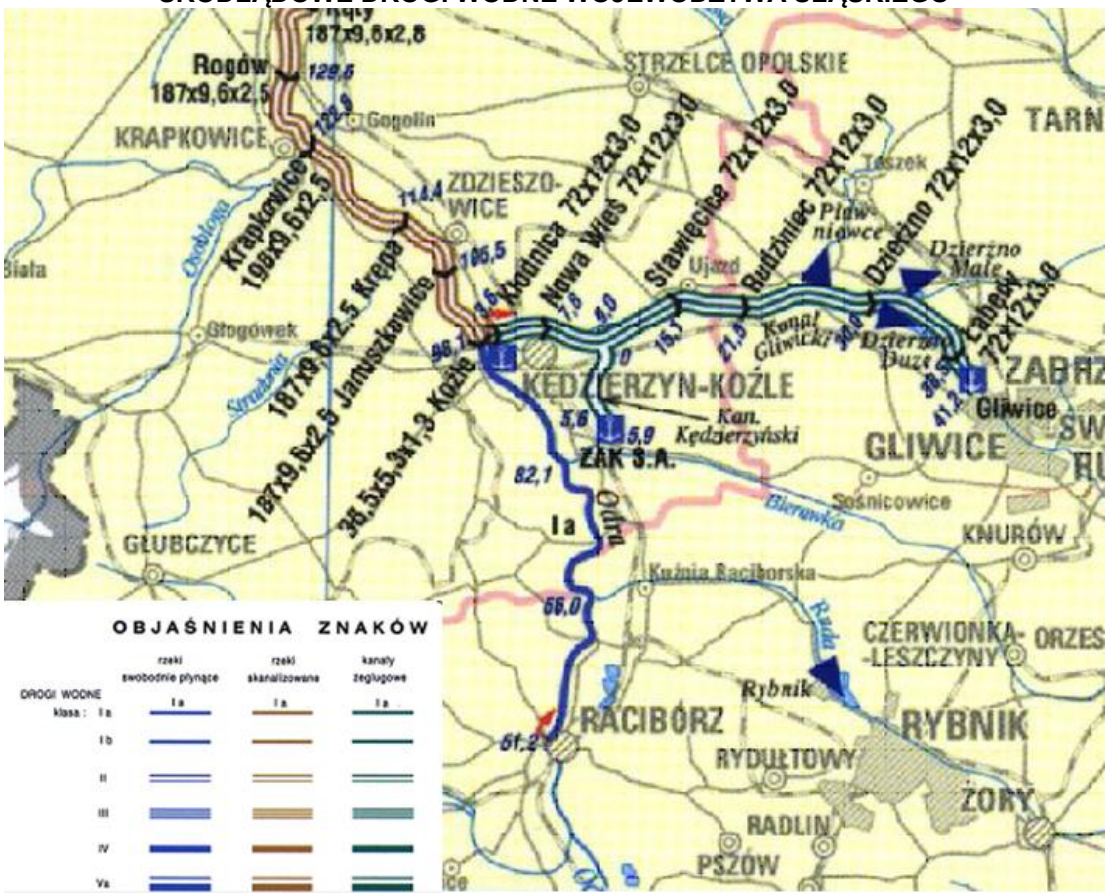
| WYSZCZEGÓLNIENIE | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|---|---|---|---|---|
| **w tys. ton** | | | | |
| **Polska** | 8747 | 9607 | 9271 | 9792 |
| **Województwo śląskie** | 1048 | 685 | 643 | 479 |
| **w mln tonokilometrów** | | | | |
| **Polska** | 1066,4 | 1276,8 | 1236,7 | 1337,9 |
| **Województwo śląskie** | 124,5 | 120,8 | 126,2 | 92,4 |

Podsystem transportu wodnego województwa śląskiego tworzą rzeki i kanały żeglowne (w administracji i utrzymaniu RZGW Gliwice):

- ✓ rzeka Odra na długości ok. 5 km,
- ✓ kanał Gliwicki

oraz nieżeglowna (od 1977 r.) rzeka Przemsza na długości 23,85 km.

**ŚRÓDLĄDOWE DROGI WODNE WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO**




Źródło; Wojewódzka – Król K., Rolbiecki R. „Mapa śródlądowych dróg wodnych”

[4] GUS Urząd Statystyczny w Katowicach „Transport w województwie śląskim w latach 2004 – 2007” Katowice 2008

W chwili obecnej żeglugę śródlądową prowadzi się jedynie na Kanale Gliwickim.
Kanał Gliwicki, wybudowany w 1938 r. na długości około 41 km posiada 6 bliźniaczych śluz o łącznym spadzie 43,60 m (długość L = 71,5 m szerokość B = 12,0 m i spady od 4,2 m do 10,4 m), z czego trzy (Łabędy, Dzierżno i Rudziniec) położone są w granicach województwa śląskiego.
Kanał ten zapewnia połączenie ważnego okręgu przemysłowego drogą wodną z portem w Szczecinie i Europą Zachodnią poprzez Odrę i kanały śródlądowe Niemiec.
W ostatnich latach Kanałem Gliwickim przewozi się około 400 – 600 tys. ton ładunków (głównie węgla z Gliwic do Wrocławia).
Długość śluz Kanału Gliwickiego pozwala na eksploatację pojedynczej barki lub zestawu złożonego z jednej barki i pchacza. Obecnie eksploatowane zestawy pchane muszą być przy przechodzeniu przez śluzy rozpinane, co stanowi poważne utrudnienie dla żeglugi.
Kanał ten nie odpowiada wymaganiom współczesnej żeglugi. W wyniku przekraczania dopuszczalnej na kanale prędkości (8 km/h), stosowania zbyt dużego dla tej drogi wodnej taboru i niewłaściwej konserwacji nastąpiło zamulenie i tym samym zmniejszenie jego głębokości do 1,80 m. Zakola na kanale są łagodne, z przewagą promieni 2000 m i szerokości koryta w dnie kanału 20,0 m. Z szacunków Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach wynika, że zdolność przepustowa tej drogi wodnej, po wykonaniu niewielkich remontów (nie przebudowy) może wzrosnąć do poziomu 3 mln ton rocznie[5].

Górny odcinek Odry (rzeka swobodnie płynąca klasy Ia) od ujścia Olzy (km 27,7) do Koźla (km 95,6), pokonuje spad ok. 24,0 m. Szerokość koryta u zwierciadła wody średniej rocznej wynosi 61,0 m na odcinku od ujścia Olzy do Raciborza (km 55,2) i 63,0 m od Raciborza do Koźla. Celem regulacji tego odcinka Odry było uzyskanie przeciętnej głębokości tranzytowej 0,3-0,6 m. Bieg rzeki po regulacji pozostał bardzo kręty. Występują tu 43 łuki o promieniach mniejszych od 600,0 m. Na odcinku od Raciborza do Koźla dopuszcza się ruch statków (po każdorazowym indywidualnym uzyskaniu pozwolenia Urzędu Żeglugi Śródlądowej), o maksymalnych wymiarach 41,0 x 5,0 x 1,2 m (długość x szerokość x zanurzenie) i nośności 120,0 – 130,0 ton. W celu zabezpieczenia od powodzi miasta Racibórz od km 43,5 do km 55,0 zbudowano lateralnie biegnący do Odry kanał ulgi o długości 8,28 km, którego gabaryty umożliwiają późniejsze wykorzystanie kanału do żeglugi.

Zauważyć tutaj należy, że od wielu lat (od 1957 r.) nie jest wykorzystywana do żeglugi rzeka Przemsza. Od połowy XVIII wieku Przemsza wykorzystywana była do transportu towarów masowych, głównie węgla i wyrobów hutniczych do Krakowa, Puław i Sandomierza (w 1937 roku na Przemszy było osiem przeładowni węgla)[6].
Rzeka Przemsza do 1977 roku klasyfikowana była (na odcinku od Mysłowic do ujścia do Wisły) jako rzeka żeglowna (ostatnio na podstawie Zarządzenia Prezesa Centralnego Urzędu Gospodarki Wodnej z dnia 4 czerwca 1963 r.).

O postępującej marginalizacji transportu wodnego w ostatnim dwudziestopięcioleciu świadczy zestawione w poniższej tabeli[7] natężenie ruchu żeglugowego na Odrze, na podstawie prześluzowanych statków w Brzegu Dolnym w latach 1973 – 2008 ( w szt.).

[5] Diagnoza stanu i możliwości wykorzystania śródlądowego transportu wodnego w Polsce – Krystyna Wojewódzka – Król, Ryszard Rolbiecki; Sopot 2008

[6] Orszak królowej – Rzeka Przemsza; Janusz Fafara 2006, Żegluga Śródlądowa

[7] Żegluga śródlądowa – szanse rozwoju; Krzysztof Woś; Szczecin 2010

| Rok | Liczba prześluzowanych statków | | Rok | Liczba prześluzowanych statków | | Rok | Liczba prześluzowanych statków | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | w dół | w górę | | w dół | w górę | | w dół | w górę |
| 1973 | 2889 | 2931 | 1990 | 222 | 212 | 2001 | 306 | 326 |
| 1978 | 3812 | 3798 | 1992 | 108 | 131 | 2003 | 94 | 127 |
| 1980 | 2752 | 2733 | 1993 | 89 | 85 | 2005 | 142 | 171 |
| 1981 | 2605 | 2618 | 1994 | 47 | 43 | 2006 | 188 | 177 |
| 1985 | 3550 | 3635 | 1995 | 102 | 87 | 2007 | 153 | 206 |
| 1989 | 696 | 707 | 1999 | 372 | 503 | 2008 | 178 | 244 |

Do najważniejszych czynników decydujących o spadku znaczenia żeglugi śródlądowej w przewozach towarów zaliczyć należy:

- postępującą dekapitalizację infrastruktury podsystemu i brak działań inwestycyjnych zwiększających atrakcję żeglugi śródlądowej,
- brak działań dostosowujących drogi wodne do współczesnych wymogów (vide: przebudowa śluz Kanału Gliwickiego),
- niską konkurencyjność w aktualnych uwarunkowaniach systemowych transportu wodnego w stosunku do innych podsystemów transportu towarów,
- niekontrolowany wzrost przewozu towarów transportem drogowym (z 1.079,76 mln t. w 2005 r. do 1.551,84 mln t. w 2010 r.)[8],
- ograniczoną dostępność dróg wodnych ( w województwie śląskim jedynie poprzez Port Gliwice aktualnie będący częścią Śląskiego Centrum Logistyki SA.),
- niesprzyjające warunki nawigacyjne na środkowym odcinku Odry powodujące, że przez większość okresu nawigacyjnego nie jest możliwa żegluga pomiędzy górnym i dolnym odcinkiem Odry.

## 2. Uwarunkowania zewnętrzne (europejskie, krajowe i ponadregionalne) rozwoju transportu wodnego – prognozy i trendy średnioterminowe (do 2020) i długoterminowe (2030) wyznaczające kierunki rozwoju i organizacji transportu w województwie śląskim.

Do najistotniejszych uwarunkowań zewnętrznych rozwoju transportu wodnego zaliczyć należy obecną i przyszłą rolę żeglugi śródlądowej w europejskiej polityce transportowej.
Rozwój gospodarczy Unii Europejskiej, jak również aktywizacja wymiany gospodarczej związana z poszerzeniem UE spowodowała wzrost potrzeb przewozowych. Dotychczasowe tendencje wskazują na preferowanie transportu samochodowego, jako elementu najszybciej i najelastyczniej dostosowującego się do zmian potrzeb przewozowych (ilość i kierunki).
Tak więc niekontrolowany rozwój transportu prowadzić musi do znacznego wzrostu obciążenia sieci drogowej, do wzrostu zanieczyszczenia a w niesprzyjających okolicznościach do paraliżu komunikacyjnego. Sytuacja taka wskazuje na konieczność podjęcia działań mających na celu ograniczenie dalszego negatywnego wpływu rozwoju transportu samochodowego na środowisko m.in. poprzez promowanie rozwoju systemów bardziej przyjaznych dla środowiska. Działania te, mające na celu pogodzenie powyższych tendencji z ograniczeniami w rozwoju transportu, wykraczają poza politykę transportową
Jak stwierdzono w „Białej Księdze – europejska polityka transportowa – czas na decyzje" (White Paper. European transport policy for 2010: time to decide. Luxemburg 2001) w nowych warunkach polityka transportowa powinna być częścią ogólnej strategii zrównoważonego rozwoju, obejmującej m.in.:

[8] GUS Transport - Wyniki działalności w 2010; Warszawa 2011

- politykę gospodarczą, w tym zwłaszcza zmiany w procesie produkcji, które determinują wielkość popytu,
- politykę przestrzennego zagospodarowania terenu, a zwłaszcza miast, mającego na celu unikniecie nadmiernego wzrostu popytu na przewozy,
- politykę społeczną i edukacyjną, obejmującą lepszą organizację pracy i nauki pozwalającą na ograniczenie szczytów przewozowych (np. w okresie weekendów).

Rozwój transportu wodnego śródlądowego może być jednym ze sposobów na rozwiązanie takich problemów współczesnej polityki transportowej jak[9]:
- osiągnięcie zrównoważonego rozwóju transportu,
- zaspokojenie rosnącego popytu na transport przy ograniczeniach terytorialnych, będących barierą rozwoju infrastruktury transportu,
- zwiększenie dostępności, w warunkach kongestii, braku połączeń oraz wąskich gardeł na transeuropejskiej sieci transportowej, których likwidacja napotyka ograniczenia finansowe i bariery istniejącego zagospodarowania przestrzennego.

Transport wodny charakteryzuje się wieloma cechami, które predysponują go do odegrania znacznie ważniejszej roli w systemie transportu zarówno towarów jak i pasażerskiego. Transport wodny śródlądowy jest jedną z najtańszych a jednocześnie najbardziej przyjaznych dla środowiska gałęzi ze względu miedzy innymi na :
- relatywnie małe zużycie energii,
- niską emisję zanieczyszczeń powietrza,
- relatywnie niewielkie zanieczyszczenie wód,
- możliwość znacznego zmniejszenia kongestii na drogach w wyniku przejęcia przewozów transportu samochodowego,
- najniższe koszty zewnętrzne.

Wzmocnienie pozycji żeglugi śródlądowej w systemie transportu towarów wymaga przede wszystkim wprowadzenia zmian dostosowujących do nowych warunków, a polegających głównie na:
- rozwoju przewozów kombinowanych,
- włączeniu się żeglugi śródlądowej w rozwój przewozów przybrzeżnych,
- rozwoju przewozów morsko-rzecznych,
- budowie centrów logistycznych w portach rzecznych (dysponujących znacznymi rezerwami terenu i dobrze skomunikowanych z zapleczem),
- szukaniu nisz rynkowych w nowych warunkach

oraz umocnieniu pozycji tej gałęzi w dotychczasowej sferze zastosowania.

Możliwość rozwiązania, lub przynajmniej złagodzenia zasadniczych problemów europejskiego transportu dzięki wykorzystaniu żeglugi śródlądowej jest przyczyną wspierania rozwoju tej gałęzi w krajach Unii Europejskiej. Wspieranie to przejawia się głównie w:
- dążeniu do poprawy infrastruktury dróg wodnych,
- tworzeniu korzystnych warunków dla rozwoju portów i przeładowni rzecznych,
- stosowaniu specjalnych cen paliw dla przedsiębiorstw żeglugowych,
- innych formach pomocy świadczonej na rzecz tej gałęzi transportu w wybranych krajach.

Zaspokojenie przyszłych potrzeb transportowych w sposób przyjazny dla środowiska wymagać będzie pokonania obecnych problemów transportu wodnego śródlądowego, szerszego wspierania jego rozwoju i promowania jego zalet jako nowoczesnej gałęzi transportu. Przesłanki takiej pomocy dla żeglugi śródlądowej to przede wszystkim:
- ogromny potencjał tkwiący w tej gałęzi transportu,
- brak skutecznych instrumentów internalizacji kosztów zewnętrznych, które pozwoliłyby tej, mającej liczne zalety gałęzi transportu, skutecznie konkurować z innymi gałęziami transportu,
- niedostateczne starania o rozwój śródlądowych dróg wodnych, związane z mylnym przekonaniem, że gałąź ta nie będzie w stanie sprostać nowym wyzwaniom,

[9] Wojewódzka – Król K. „Kierunki rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce; założenia do strategii na lata 2007 – 2013”

- konieczność wdrożenia nowych technologii informatycznych warunkujących skuteczne włączenie się transportu wodnego śródlądowego w obsługę potrzeb przewozowych wymagających skoordynowanych działań międzygałęziowych.

Pilna potrzeba takich działań, dostrzeżona została przez wiele krajów UE już dość dawno. Rozszerzenie UE i związana z tym perspektywa dalszego wzrostu potrzeb przewozowych spowodowały intensyfikację działań, których wyrazem było przedstawienie przez Komisję Europejską ds. transportu 17 stycznia 2006 roku Zintegrowanego Europejskiego Programu Działań na Rzecz Żeglugi Śródlądowej, wieloletniego programu działania mającego na celu wzmocnienie żeglugi śródlądowej NAIADES.
Program skupia się na pięciu obszarach strategicznych, obejmujących:
1) stworzenie korzystnych warunków dla świadczenia usług i przyciągania nowych rynków,
2) stymulowanie modernizacji i unowocześnienia floty,
3) przyciąganie nowej siły roboczej oraz zwiększanie inwestycji w kapitał ludzki,
4) promowanie żeglugi śródlądowej jako korzystnego partnera w biznesie poprzez stworzenie sieci promocyjnej oraz
5) zapewnienie odpowiedniej infrastruktury dróg wodnych śródlądowych.

Program ten jest skierowany do wszystkich szczebli odpowiedzialnych za żeglugę śródlądową państw członkowskich Unii Europejskiej.
Wdrażanie tego programu wymagać będzie odpowiednich instrumentów prawnych, instrumentów polityki transportowej oraz instrumentów wsparcia.
Europejskie podmioty polityki transportowej (tj. organizacje i instytucje międzynarodowe, organizacje rządowe i pozarządowe, ugrupowania regionalne itd.), w odniesieniu do infrastruktury transportu, koncentrują się przede wszystkim na tworzeniu schematów przyszłościowych europejskiej sieci transportowej.
W 1996 r. Główna Grupa Robocza Żeglugi Śródlądowej, działająca przy Komitecie Transportu Wewnętrznego EKG ONZ w Genewie, zakończyła kilkuletnie prace nad Umowa (Porozumieniem) o Śródlądowych Drogach Wodnych Międzynarodowego Znaczenia, zwaną w skrócie AGN (European Agreement on Main Inland Waterway of International Importance).
Jej głównym celem jest tworzenie warunków sprzyjających międzynarodowej współpracy w promowaniu, planowaniu i finansowaniu rozwoju śródlądowego transportu wodnego.
Umowa AGN opiera się na przekonaniu i założeniu, że w rozwoju transportu międzynarodowego, rola transportu wodnego śródlądowego jest znacząca i dlatego trzeba w Europie zbudować siec dróg wodnych, które będą:
- jednorodne, tj. odpowiednie dla standardowych statków i ich zestawów,
- zintegrowane pomiędzy różnymi dorzeczami, dzięki kanałom i odpowiednim szlakom przybrzeżnym,
- zdolne do przejęcia najważniejszych strumieni ładunków, co z kolei zależy od odpowiedniej gęstości sieci dróg wodnych i ich równomiernego rozwoju we wszystkich krajach europejskich, również w krajach Europy Środkowej i Wschodniej,
- odpowiednie dla oszczędnego transportu międzynarodowego, włączając w to eksploatację statków morsko-rzecznych.

Próba utworzenia jednolitego systemu dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu, po raz pierwszy zakrojona na tak wielką skalę, ukazuje dążenie krajów europejskich do utworzenia połączeń wodnych, łączących ważne porty morskie i szlaki przybrzeżne z zapleczem gospodarczym. Zasięg geograficzny sieci dróg wodnych, ujętych w Umowie AGN rozciąga się od Atlantyku po Ural, łącząc 37 krajów.
Zgodnie z Umową AGN, w 1998 r. EKG ONZ wydała „Niebieska Księgę – Wykaz standardów i parametrów sieci dróg wodnych kategorii E". W sumie 27711,0 km szlaków wodnych zostało uznanych przez rządy państw jako europejskie drogi wodne kategorii E, do których włączono zarówno te posiadające minimalne parametry odpowiadające IV klasie, jak również odcinki dróg wodnych, zdefiniowane jako „wąskie gardło", czyli te, których parametry są znacznie niższe od wymagań docelowych.
Odcinki zaliczone do „wąskich gardeł" podzielone zostały na:

- podstawowe – obejmujące odcinki dróg wodnych kategorii E, których obecne parametry nie spełniają wymagań międzynarodowej drogi wodnej, oraz
- strategiczne – obejmujące odcinki dróg wodnych spełniające podstawowe wymagania klasy IV, które jednak powinny zostać zmodernizowane w celu poprawy struktury sieci lub zwiększenia ich przepustowości.

Ponadto, w wykazie europejskich dróg wodnych wprowadzono pojecie „brakujące połączenia", zaliczając do nich odcinki, które obecnie nie istnieją.

Umowa AGN weszła w życie w lipcu 1999 r. po uprzednim ratyfikowaniu jej przez 13 krajów europejskich (bez Polski). Zamyka ona pakiet powstałych z inicjatywy i pod patronatem EKG ONZ umów o narzędziach prawnych, tworzących ramy skoordynowanych działań rządów państw europejskich na rzecz właściwego wykorzystania i rozwoju sieciowej infrastruktury transportu w Europie.

W wykazie standardów i parametrów sieci dróg wodnych kategorii E, zawartych w Niebieskiej Księdze, wydanej w 1998 r. na podstawie Umowy AGN, znalazły się trzy śródlądowe szlaki żeglugowe, przebiegające przez terytorium Polski (rysunek poniżej.), tj.:

- E30 łączący Morze Bałtyckie z Dunajem w Bratysławie, obejmując na terenie Polski rzekę Odrę, od Świnoujścia do granicy z Czechami;
- E40 łączący Morze Bałtyckie w Gdańsku z Dnieprem w rejonie Czarnobyla i dalej przez Kijów, Nową Kachówkę i Cherson z Morzem Czarnym, obejmując na terenie Polski rzekę Wisłę od Gdańska do Warszawy, rzekę Narew oraz rzekę Bug do Brześcia;
- E70 łączący Holandię z Rosją i Litwą, a na terenie Polski obejmujący Odrę od ujścia kanału Odra - Hawela do ujścia Warty w Kostrzynie, drogę wodną Wisła-Odra oraz od Bydgoszczy dolną Wisłę i Szkarpawę lub Wisłę Gdańską.

W ten sposób do grona szlaków żeglugowych, uznanych przez EKG ONZ jako istotne dla integracji europejskiej sieci dróg wodnych, włączone zostały polskie drogi wodne, zarówno odpowiadające wymaganiom klasyfikacyjnym szlaków o znaczeniu międzynarodowym, jak również te które tych wymagań obecnie nie spełniają.

**Schemat głównych śródlądowych dróg wodnych Europy**

Źródło: Z. Mikulski: Polskie drogi wodne wobec wymogów europejskich. „Gospodarka Wodna" 2000, nr 6.

Zalecenia wynikające z Umowy AGN w stosunku do Odrzańskiej Drogi Wodnej obejmują i kwalifikują ja jako:
1) strategiczne wąskie gardło: Odra na odcinku od Widuchowej do Szczecina;
2) podstawowe wąskie gardła: Odra na odcinku od Koźla do Widuchowej oraz **kanał Gliwicki** (podwyższenie klasy z III do Vb);
3) brakujące połączenia: **kanał Odra – Dunaj - Łaba**.

Zauważyć tutaj należy, że Polska nie wykorzystuje szans, jakie daje uznanie przez TINA (Transport Infrastrukture Need Assessment) 1213 km polskich dróg wodnych (w tym ODW) oraz 6 portów rzecznych (w tym Gliwice) za ważny składnik paneuropejskiej sieci transportowej. Zaliczenie ich do tej sieci daje możliwość uzyskania finansowego wsparcia na rozwój infrastruktury z funduszy pomocowych.

Do najważniejszych uwarunkowań wewnętrznych (krajowych) rozwoju transportu wodnego należy zaliczyć:
1) marginalizacja, lub całkowite pomijanie problematyki transportu wodnego w strategicznych dokumentach rządowych, w których nie są uwzględniane tendencje unijne w tym zakresie.
2) występowanie barier rozwoju śródlądowego transportu wodnego wynikających z:
   - stanu infrastruktury dróg wodnych,
   - niejasnego podziału kompetencji w zakresie dróg wodnych,
   - trudnej sytuacji finansowej armatorów ograniczającej możliwość odnawiania floty rzecznej.
3) niekorzystne dla żeglugi zmiany popytu na usługi transportowe,
4) dostosowanie prawa w zakresie funkcjonowania żeglugi śródlądowej do prawa europejskiego.

Dotychczasowe prognozy średnio i długookresowe zakładały generalnie wzrost popytu na przewozy śródlądowym transportem wodnym, jednak wzrost ten nie przekłada się na wzrost udziału tego transportu w sumarycznych przewozach towarów (na 2020 prognozowano 3% udział). Tutaj nadal dominuje transport samochodowy i kolejowy.
Prognozy, z raportu „Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r." z czerwca 2006 roku przewidują, że w perspektywie do 2020 uda się zerwać ścisła zależność miedzy wzrostem PKB (+ 52%) a wzrostem transportu ładunków (+50%) i pasażerów (+35%).
Ażeby zaspokoić rosnące potrzeby przewozowe przewiduje się wzrost przewozów w:
- żegludze morskiej bliskiego zasięgu o 59%,
- transporcie drogowym o 55%,
- **żegludze śródlądowej o 28%,**
- transporcie kolejowym o 13%.

Szczegółową prognozę zapotrzebowania na przewozy ładunków dla Polski sporządził J. Burnewicz w ramach pracy „Wizja struktury transportu oraz rozwoju sieci transportowych do roku 2033 ze szczególnym uwzględnieniem docelowej struktury modelowej transportu".
Prognozy te są prognozami gałęziowymi (ze względu na rodzaj transportu) jak również pokazują wartości maksymalne i minimalne. Podstawowe dane dla śródlądowego transportu wodnego zestawiono w tabeli.

| **PROGNOZA** | **2021** | **2033** |
|---|---|---|
| **przewozy w mln. ton** | | |
| ***przewozy wewnątrzkrajowe*** | | |
| Max. | **7,7** | **10,4** |
| Min. | **7,1** | **9,2** |
| ***przewozy polskiego handlu zagranicznego*** | | |
| Max. | **2,7** | **3,3** |

| | | |
|---|---|---|
| Min. | **2,7** | **3,2** |
| ***przewozy ładunków obcych przez polskich przewoźników*** | | |
| Max. | **4,4** | **6,6** |
| Min. | **4,1** | **5,8** |
| ***zagregowana wielkość popytu na przewozy*** | | |
| Max. | **15** | **20** |
| Min. | **14** | **18** |

Wzrost wielkości popytu na przewozy ładunków w Polsce niestety nie wpływa w decydujący sposób na zmiany struktury gałęziowej przewozów ładunków. Udział przewozów wodnych śródlądowych w dalszym ciągu stanowić będzie zaledwie 0,5 – 0,6% pracy przewozowej (tonokilometry). Podstawowym rodzajem transportu nadal będzie transport samochodowy (ok. 54%).

Zauważyć tutaj należy, że przytaczane prognozy sporządzane były w okresie przedkryzysowym. Obecna sytuacja gospodarcza UE, a zwłaszcza spadek tempa rozwoju gospodarczego, na pewno obniży prognozowane wielkości.

Niezależnie od tego, stwierdzić można, że w dalszym ciągu transport wodny ma szansę rozwoju.

Wobec znacznego niedoinwestowania sieci drogowej i kolejowej Polski, w tym również w województwie śląskim, rozwój infrastruktury śródlądowego transportu wodnego stwarza duże szanse na zwiększenie jego roli w systemie transportowym województwa.

Niezależnie od tradycyjnych funkcji tego transportu w systemie transportowym województwa należy dla niego poszukiwać nowych zadań i nowej roli. Przewozy masowe będą nadal dominowały w ogólnym bilansie przewożonych towarów, coraz większego znaczenia winny nabierać przewozy kontenerowe oraz obsługa zaopatrzenia aglomeracji i poszczególnych ośrodków miejskich.

Zwiększenie zadań w tym zakresie wymaga przebudowy infrastruktury transportu wodnego (podstawowe inwestycje podano w pkt. 6).

Szczególnego rozważenia wymagać będzie sfera zastosowania żeglugi śródlądowej do przewozów pasażerskich, w województwie śląskim rozumiana jako oferta rekreacyjno – turystyczna. Wzrost znaczenia tej sfery przewozów wymaga włączenia do sieci znacznie większej ilości szlaków wodnych (np. Przemsza), które jednak wymagać będą dostosowania do tej nowej funkcji.

## 3. Scenariusze i prognozy dotyczące przyszłego wpływu rozwoju infrastruktury na zagospodarowanie przestrzenne obszaru województwa i różne sfery życia społecznego, gospodarczego, oraz środowisko naturalne.

Rozpatrzyć tutaj należy dwa skrajne możliwe scenariusz rozwoju:

1) **Scenariusz negatywny** charakteryzujący się:
   - dalszym funkcjonowaniem trendu występującego we współczesnym transporcie, w polityce i praktyce transportowej. Wzrost przewozów w transporcie mógłby być co prawda kontynuowany, ale z poważnymi konsekwencjami,
   - niezrównoważonym podziałem zadań przewozowych,
   - wzrostem zużycia paliw, poziomem hałasu i obszaru zajętego przez infrastrukturę transportu,
   - niewielkim spadkiem (możliwy jest jednak wzrost) poziomu skażenia powietrza, brakiem mechanizmów kontroli emisji,
   - brakiem dostępu do środków na finansowanie niezbędnych inwestycji w infrastrukturę transportu,
   - spadkiem wydatków krajowych i wojewódzkich na rozwój i utrzymanie dróg,
   - utrzymaniem liczby wypadków drogowych na obecnym poziomie,
   - utrzymaniem wskaźnika gęstości dróg (długość w kilometrach przypadająca na 100 km2 powierzchni) na obecnym niewystarczającym poziomie.

Wystąpienie powyżej wymienionych zjawisk w dłuższej perspektywie oznacza praktyczną likwidację śródlądowego transportu wodnego w województwie śląskim. Dalsze pogarszanie się warunków eksploatacyjnych na Kanale Gliwickim spowoduje praktycznie brak możliwości jego wykorzystywania do transportu towarów.
Oznacza to, że przewozy towarów realizowane dotychczas transportem wodnym muszą być przejęte przez transport samochodowy i kolej.
Wzrost przewozów samochodowych, przy ograniczonym rozwoju sieci drogowej doprowadzić może w stosunkowo krótkim okresie czasu do kongestii układu drogowego.
Przejęcie tych przewozów przez transport drogowy i kolejowy musi doprowadzić do wzrostu kosztów transportu, a tym samym wzrostu kosztów w całej gospodarce. Przy występujących objawach kryzysu, musi to doprowadzić do ograniczenia rozwoju gospodarczego regionu.

2) **Scenariusz pozytywny** charakteryzujący się:
- korzystną polityką rządów RP wobec województwa śląskiego (m.in. w sprawie budowy autostrady A - 1, modernizacji kanału Gliwickiego, budowy kanałów Odra – Dunaj i Odra – Wisła i włączenia ich do transeuropejskiej sieci transportowej, a także paneuropejskiego multimedialnego korytarza transportowego Odrzańskiej Drogi Wodnej),
- skutecznym lobbingiem rozmaitych gremiów i organizacji pozarządowych w zakresie transportu i komunikacji,
- znaczącą wielkością udostępnionych Polsce (możliwych do wykorzystania) funduszy strukturalnych UE oraz innych środków z zagranicy,
- rozwojem tranzytu przez województwo śląskie (wielkość potoków towarowych i pasażerskich), z krajów Europy Środkowej do Europy Zachodniej,
- podniesieniem jakości życia obecnych i przyszłych pokoleń, utrzymując zarazem liczne korzyści związane ze współczesnym transportem,
- reorientacją polityki i praktyki transportowej w celu zrównoważenia i utrzymania korzyści sektora transportowego,
- zrównoważonym podziałem zadań przewozowych,
- spadkiem zużycia paliw, poziomu hałasu i obszaru zajętego przez transport
- zmniejszeniem poziomu zanieczyszczenia powietrza dzięki ostrej kontroli emisji.
- wzrostem wydatków krajowych i wojewódzkich na rozwój i utrzymanie śródlądowych dróg wodnych,
- spadkiem liczby wypadków na drogach i zmniejszenie śmiertelności,
- poprawą wskaźnika gęstości dróg (długość w kilometrach przypadająca na 100 km2 powierzchni),
- odciążeniem nadmiernie zatłoczonej sieci drogowej i wzrost bezpieczeństwa ruchu,
- rozwojem transportu kombinowanego (wyeliminowanie strat powodowanych przez długotrwałe przestoje środków transportowych).

Realizacja tego scenariusza oznacza przede wszystkim:
- krystalizację układu przestrzennego województwa w oparciu o prawidłowo zrealizowaną infrastrukturę sieciową i punktową systemu transportowego,
- możliwość uporządkowania relacji przewozowych poprzez prawidłowe rozmieszczenie w przestrzeni największych generatorów i odbiorców ruchu,
- przejęcie przez transport wodny znaczącej części przewozów ładunków powodujące znaczący spadek obciążenia sieci drogowej ruchem ciężkim,
- zmniejszenie wielkości potoków ruchu samochodowego na sieci drogowej korzystnie wpływające na poprawę stanu środowiska,
- realizację nowych inwestycji w transporcie wodnym otwierające drogę do aktywizacji gospodarczej nowych terenów,

- zrealizowanie docelowego układu infrastruktury sieciowej podsystemu transportu wodnego stwarza możliwość wykorzystania jej do realizacji nowego typu „usług" (turystyczno – wypoczynkowe, pasażerskie).

## 4. Wyzwania (cele priorytetowe, główne obszary wsparcia polityki transportowej województwa śląskiego w zakresie rozwoju transportu wodnego).

**Celem nadrzędnym** winno być stworzenie zrównoważonego (przyjaznego dla środowiska) sytemu transportowego.

Dla podsystemu transportu wodnego uznaje się, że ***celem generalnym jest uzyskanie warunków dla pełnienia przez rzeki właściwych im funkcji oraz zapewnienie udziału dróg wodnych w jednolitym systemie dróg wodnych śródlądowych Europy.***

Za podstawowe cele priorytetowe uznać należy:
**Cel 1.** Realizacja kompleksowego programu modernizacji infrastruktury istniejących dróg wodnych zgodnie z wymogami umowy AGN.
Osiągnięcie tego celu wymaga realizacji następujących zadań:
- modernizacja Kanału Gliwickiego dla osiągnięcia parametrów wymaganych dla drogi wodnej co najmniej IV klasy,
- przebudowa mostów na Kanale Gliwickim zapewniająca odpowiednie parametry techniczne,
- wspieranie działań mających na celu przystąpienie Polski do umowy AGN.

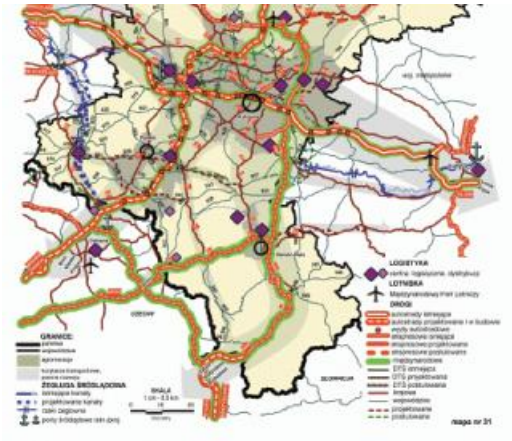
**Cel 2.** Rozbudowa istniejącej infrastruktury dróg wodnych o nowe elementy.
Konieczna jest:
- budowa Kanału Odra – Dunaj,
- budowa Kanału Odra - Wisła.

**Cel 3.** Zwiększenie udziału żeglugi śródlądowej w obsłudze transportowej województwa.
Konieczne jest:
- włączenie żeglugi śródlądowej do łańcucha logistycznego poprzez rozwój centrów logistycznych na bazie istniejącego portu Gliwice i nowych na projektowanych kanałach,
- zwiększenie niezawodności transportu wodnego zwłaszcza umożliwienie regularnej żeglugi przez całą dobę, co najmniej przez 270 dni w roku,
- odnowienie floty rzecznej oraz zmiana jej struktury dostosowanej do zmieniającej się struktury popytu na przewozy żeglugą śródlądową,
- modernizacja portów i budowa na nowej sieci kanałów nowych portów oraz zapewnienie właściwej dostępności transportowej.

**Cel 4.** Rozwój żeglugi rekreacyjno – turystycznej na sieci szlaków wodnych województwa.
Konieczne jest:
- stworzenie warunków dla wykorzystanie sieci dróg wodnych dla realizacji przewozów rekreacyjno – turystycznych, poprzez wspieranie działań w realizacji infrastruktury turystycznej (przystanie, zaplecze usługowe, zagospodarowanie miejsc atrakcyjnych turystycznie itp.),
- po realizacji kanałów Odra – Dunaj i Odra – Wisła włączenie ich do podsystemu transportu pasażerskiego i stworzenie warunków do realizacji przewozów pasażerskich na sieci dróg wodnych.

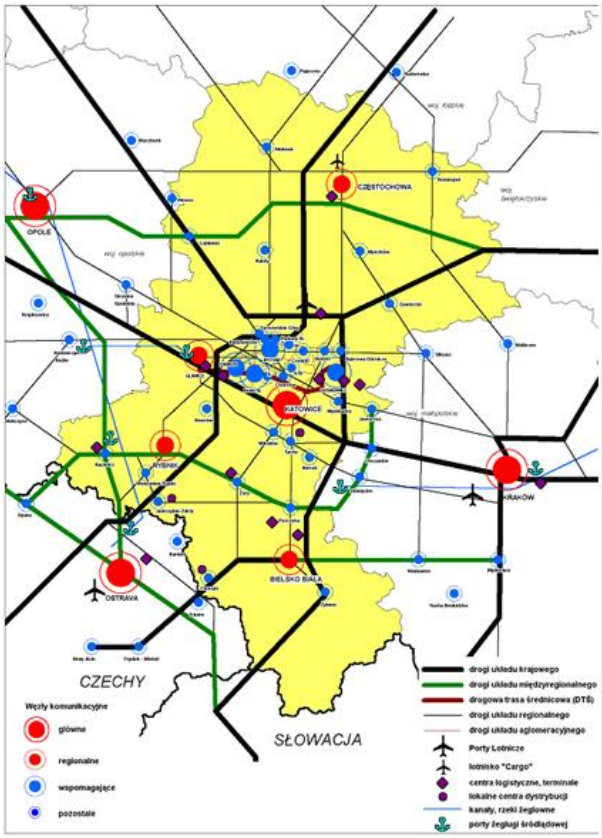
## 5. Weryfikacja aktualności zapisów Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego.

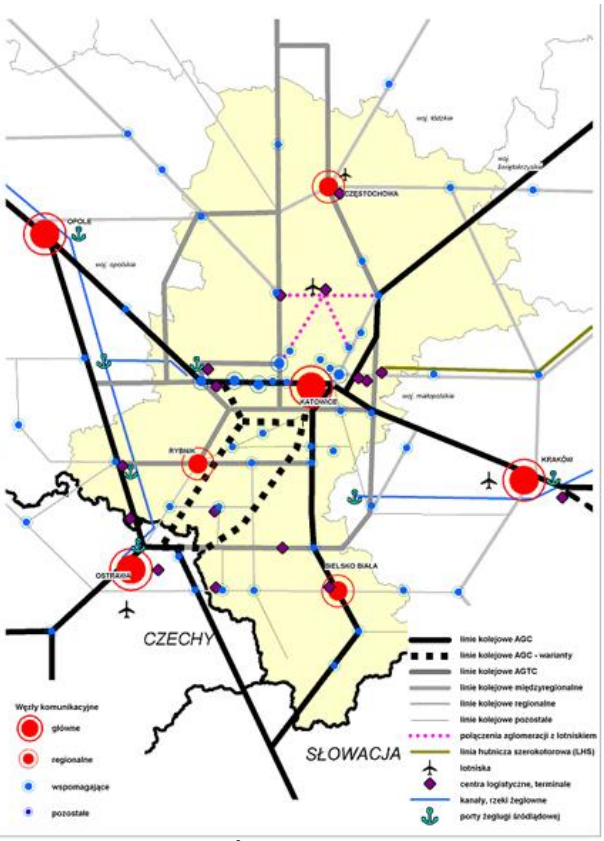
Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego został przyjęty Uchwałą Nr 11/21/2/2004 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 21 czerwca 2004 r. oraz zmieniony Uchwałą sejmiku Nr III/56/1/2010 z dnia 22 września 2010 roku.
Plan jest: „…*podstawowym dokumentem planowania strategicznego dla kształtowania i prowadzenia publicznej polityki, określającym działania, poprzez które samorząd województwa będzie wpływać na rozmieszczenie funkcji w przestrzeni i ich wzajemne powiązanie, w sposób uwzględniający założenia polityki przestrzennej państwa i tworzący warunki do realizacji ustaleń strategii rozwoju województwa*."[10]
Z racji swojej skali (obszar województwa) i charakteru posługuje się pewną skalą ogólności, jednak w zakresie podsystemu transport wodny obejmuje wszystkie elementy mające wpływ na jego funkcjonowanie.
W diagnozie stanu uwzględnia wszystkie istniejące elementy infrastruktury podsystemu trafnie definiując jej podstawowe mankamenty.
W części dotyczącej „Ustaleń planu" wśród sześciu celów polityki przestrzennej województwa sformułowany został cel IV – Rozwój ponadlokalnych systemów infrastruktury. Cel ten ma być realizowany m.in. poprzez kierunek „Wspieranie rozwoju infrastruktury komunikacyjnej o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym" realizowany również poprzez działanie:
1.4. Budowa i rozbudowa infrastruktury transportu wodnego - obejmująca między innymi zagadnienia w pierwszej kolejności dotyczące Odrzańskiej Drogi Wodnej, w tym na przykład:
- modernizacja Kanału Gliwickiego i Portu w Gliwicach,
- zwiększanie udziału przewozów wykonywanych żeglugą śródlądową w transporcie ładunków,
- realizacja Kanału Odra-Dunaj oraz portu lub nabrzeża przeładunkowego w Raciborzu,
- wykorzystanie infrastruktury realizowanej Drogi Wodnej Górnej Wisły.




Zamieszczony powyżej fragment mapy Nr 31 „Rozwój ponadlokalnych systemów infrastruktury – System transportu drogowego" zawiera również elementy istniejące i planowane podsystemu transportu wodnego.
Przyjęte w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego modele kierunkowego układu europejskich i krajowych powiązań transportowych województwa śląskiego zostały zilustrowane odpowiednimi schematami graficznymi.

[10] Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego




**Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego**

**Rys. 23**
**Model układu komunikacyjnego drogowego – koncepcja**

**Rys. 24**
**Model transportu kolejowego - koncepcja**

Układ tych powiązań tworzy ruszt podstawowych sieci i urządzeń transportowych województwa, w który wpisuje się sieci i urządzenia zapewniające wewnętrzną obsługę transportową. Jest to też układ najbardziej realny w dającej się przewidywać perspektywie czasowej, jak też z punktu widzenia możliwości finansowych budowy jego elementów. Zaznaczyć również trzeba, że decydującym czynnikiem kształtowania kierunkowego modelu są przesądzenia w sprawie przebiegu autostrad.

Układ podstawowych sieci i urządzeń transportowych województwa śląskiego został w modelu przedstawiony na tle przestrzeni regionalnej, ze wskazaniem kierunków powiązań krajowych i międzynarodowych. Elementami tego układu są :

- autostrady A1 i A4 z ich głównym węzłem zlokalizowanym na obrzeżu Katowickiego Zespołu Metropolitalnego, w miejscu najsilniejszych powiązań KZM z aglomeracją rybnicką i ostrawsko – karwińską, łącząc je również z innymi miastami o funkcjach metropolitalnych w regionie,
- drogi ekspresowe i główne krajowe, tworzące dwa układy obwodnic, wewnętrzną i zewnętrzną dla aglomeracji górnośląskiej oraz sieć rozprowadzającą ruch drogowy od tych obwodnic w dalszym otoczeniu,
- linie kolejowe AGC i AGTC, czyli zaliczone do głównych linii w europejskiej sieci kolejowej, w tym linia CMK dużych prędkości w nowej trasie na odcinku Katowice – Zebrzydowice,
- szerokotorowa linia LHS łącząca region ze wschodnioeuropejską i azjatycką siecią kolei, wraz z terminalem przeładunkowym w Strzemieszycach – Sławkowie,
- odrzańskie kanały i porty żeglugi śródlądowej, w tym Kanał Gliwicki i projektowany Kanał Odra – Dunaj,
- trzy lotniska międzynarodowe Katowice – Pyrzowice, Kraków – Balice i Ostrava – Mosnov, zlokalizowane przy autostradach.

Elementami tego układu są również :

- droga Tarnowskie Góry - Poznań – Koszalin (DK 11), przedłużona w kierunku wschodnim do autostrady A1 (węzeł przy Lotnisku Katowice - Pyrzowice),
- droga Siewierz - Szczekociny - Jędrzejów – Kielce (DK 78), z przedłużeniem relacji w kierunku zachodnim do autostrady A1 (węzeł przy Lotnisku Katowice - Pyrzowice) odcinkiem drogi ekspresowej jak niżej,
- droga ekspresowa (DK 1 - Kuźnica Warężyńska) - Dąbrowa Górnicza - Bielsko Biała - Zwardoń (S 69) - (Słowacja) wraz z jej nowym odcinkiem od Siewierza w kierunku zachodnim do autostrady A1 oraz odcinkiem Bielsko Biała – Cieszyn (DK 1) wraz z wykształceniem pełnej północno –zachodniej obwodnicy Bielsko Biała,
- droga (DK 45) Opole - Racibórz –Chałupki z powiązaniem w kierunku wschodnim z drogą wojewódzką Nr 935 Racibórz - Rybnik - Żory - Pszczyna z kontynuacją w kierunku wschodnim.

Zadaniem tego układu dróg jest też rozprowadzanie ruchów zewnętrznych oraz transportu niebezpiecznego w pożądany rejon z ominięciem wewnętrznego układu aglomeracji górnośląskiej.

Do układu obwodnicowego doprowadzone są następujące ciągi dróg krajowych :

- droga krajowa Nr 94 w relacji Krzywa – Legnica – Wrocław – Opole – Strzelce Opolskie - Bytom – Dąbrowa Górnicza – Kraków,
- droga krajowa Nr 4 granica państwa – Wrocław – Gliwice – Katowice – Chrzanów – Kraków – Rzeszów – granica państwa,
- droga krajowa Nr 40 Głuchołazy – Kędzierzyn Koźle – Pyskowice,
- droga krajowa Nr 78 granica państwa – Chałupki – Rybnik – Gliwice – Tarnowskie Góry - / Zawiercie – Szczekociny – Chmielnik /,
- droga krajowa Nr 52 relacji Bielsko Biała –Wadowice – Głogoczów / Kraków/

Podstawowy szkielet układu kolejowego tworzą :

- linia E-30 relacji Zgorzelec - Wrocław - Katowice - Kraków - Przemyśl, która jako trasa szybkich połączeń AGC i AGTC w układzie krajowym i międzynarodowym wymaga przebudowy i dostosowania do wymaganych parametrów,
- linia E-65 relacji Warszawa - Katowice - Ostrawa, która w istniejącym przebiegu przez obszar aglomeracji katowickiej nie posiada parametrów dla dużych prędkości,
- linia E-59 relacji Kędzierzyn Koźle - Racibórz - Chałupki - Ostrawa, która po modernizacji będzie tworzyć sieć szybkich połączeń AGC i AGTC na kierunku Szczecin - Zielona Góra - Wrocław - Racibórz – Ostrawa,
- linia kolejowa relacji Gdańsk - Bydgoszcz - Tarnowskie Góry - Katowice, która stanowi ważną trasę łączącą aglomerację katowicką z portami (linia AGTC) oraz mająca odgałęzienie na Poznań.

Podstawową sieć kolejową, dostosowaną do potrzeb transportu towarowego tworzą linie AGTC przebiegające przez województwo śląskie :

- C - E 30 relacji Zgorzelec - Wrocław - Strzelce Opolskie - Katowice - Kraków - Przemyśl - Medyka,
- C - E 59 relacji Świnoujście - Szczecin - Zielona Góra - Opole - Kędzierzyn Koźle - Chałupki,
- C - E 65 relacji Gdynia - Tczew - Warszawa/Bydgoszcz - Katowice - Zebrzydowice,
- C 65/2 relacji Chorzew Siemkowice - Częstochowa - Ząbkowice Będzińskie - Jaworzno Szczakowa,
- C 65/3 relacji Herby Nowe - Lubliniec - Toszek.

Zmiana Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego przyjęta przez sejmik w 2010 r. miała na celu aktualizację i uszczegółowienie Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego w obszarze przyszłego przestrzennego rozwoju MPL „Katowice".

Potwierdziła również przyjęte w Planie kierunki polityki przestrzennej i działania dotyczące MPL „Katowice" dotyczące m.in. realizacji strategicznych elementów systemu transportowego ( w tym autostrad, dróg ekspresowych, linii kolejowych AGC i AGTC oraz

LHS, Kanału Odra – Dunaj, rozbudowy MPL „Katowice” w Pyrzowicach, centrów logistycznych) oraz tworzenia zintegrowanej sieci centrów logistycznych i terminali – obejmujące: transport drogowy, kolejowy, lotniczy i rzeczny; w tym postulowane terminale lub centra logistyczne (w tym Port Gliwicki).
Reasumując – przyjęte w Planie Zagospodarowania przestrzennego Województwa Śląskiego modele układów komunikacyjnych nic nie straciły na swojej aktualności.

## 6. Lista priorytetowych inwestycji w zakresie rozwoju transportu wodnego. Lista koniecznych działań regionalnych w zakresie organizacji transportu wodnego i działań koniecznych do wzrostu intermodalności sieci transportowej województwa.

Konieczność osiągnięcia standardów europejskich na drogach wodnych oznacza, że priorytetowymi zadaniami inwestycyjnymi w zakresie rozwoju transportu wodnego o znaczeniu europejskim są:

***1) <u>Modernizacja Kanału Gliwickiego i Portu w Gliwicach.</u>***

**KANAŁ GLIWICKI W WOJEWÓDZTWIE ŚLĄSKIM**

Dla województwa śląskiego podstawową barierą znacznie ograniczającą możliwości transportowe Odrzańską Drogą Wodną jest zły stan Kanału Gliwickiego na całym odcinku od Koźla do Gliwic oraz zły stan basenów Portu Gliwickiego. Dotyczy to głównie zamulenia Kanału i basenów portowych powodującego ich spłycenie, a nawet okresowe zamknięcie tej drogi wodnej. Potencjalne zdolności przewozowe Kanału i przeładunkowe Portu Gliwickiego wynoszące 3 – 4 mln ton towarów rocznie nie są wykorzystane. Modernizacja tych obiektów jest niezbędna, aby Odrzańską Drogę Wodną uruchomić dla transportu wytwarzanych na Górnym Śląsku towarów masowych i wielkogabarytowych oraz produkowanych w licznych zakładach motoryzacyjnych samochodów osobowych, podzespołów i części zamiennych.
W latach 1975 – 1985 usługi przeładunkowe Portu były największe i wynosiły ponad 3 mln t rocznie. W następnych latach, m. innymi z powodu systematycznego zamulania basenów portowych i zaniechania prac modernizacyjnych wielkość usług przeładunkowych Portu spadła do około 1 mln ton 2004 r., a obecnie oscyluje w granicach 0,5 mln ton rocznie.
Port Gliwicki zajmuje powierzchnię ok. 40 ha i jest wyposażony w place składowe, magazyny kryte, terminal kontenerowy i terminale do rozładunku towarów masowych i wielkogabarytowych, dźwigi i żurawie portowe oraz w zaplecze biurowe.
W jego sąsiedztwie znajduje się Wolny Obszar Celny i Podstrefa Gliwicka KSSE.
Określając konieczność modernizacji Kanału Gliwickiego i Portu w Gliwicach wskazuje się przede wszystkim na potrzebę:

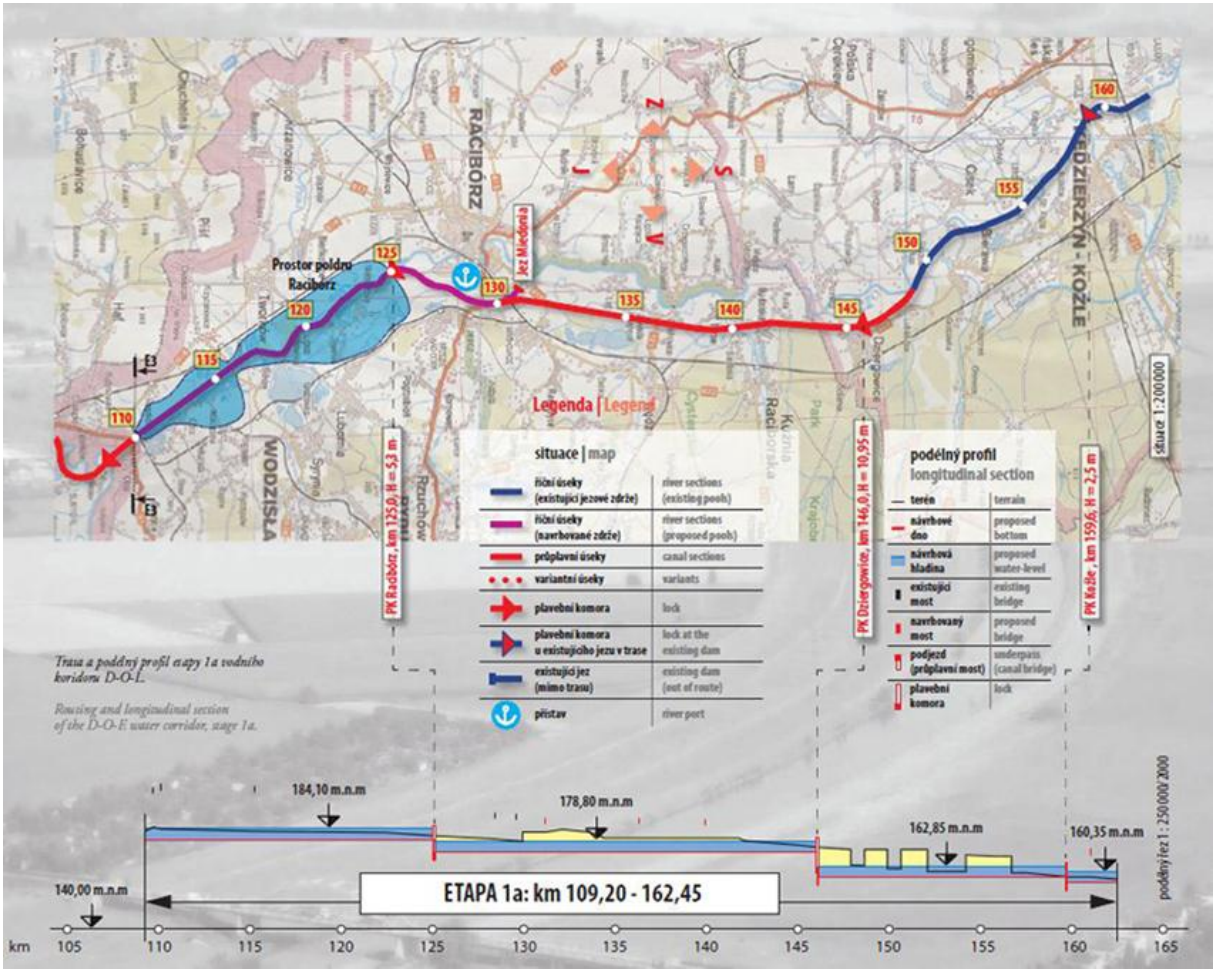
- odmulenia i pogłębienia koryta kanału oraz basenów portowych,

- przebudowy śluz rzecznych, których obecna długość nie odpowiada wymaganiom współczesnej żeglugi.

Kanał Gliwicki, zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych sklasyfikowany jest jako droga wodna III klasy (czasami klasyfikowana jako droga II klasy), natomiast minimalne wymagania dla międzynarodowych dróg wodnych zgodnie z powyższym rozporządzeniem to IV klasa.

Należy też podkreślić, że w wykazie zadań ujętych w załączniku nr 4 do ustawy z dnia 6 lipca 2001 r. o ustanowieniu programu wieloletniego „Program dla Odry – 2006", umieszczone zostało zadanie pn. modernizacja śluz Kanału Gliwickiego, na realizację którego przeznacza się w okresie 2004 – 2016 r. kwotę 93.349.892 zł (w poziomie cen 2001 r.).

## 2) ***Budowa Kanału Odra – Dunaj.***




**Trasa polskiego odcinka Kanału wg projektu czeskiego (2007 r.)**
**Źródło: strona internetowa „Wodny korytarz Dunaj – Odra – Łaba"**

Zamysł połączenia Morza Bałtyckiego z Morzem Czarnym poprzez budowę kanału Odra - Dunaj pojawił się po raz pierwszy w 1947 r. przy okazji Polsko - Czechosłowackiego Układu Komunikacyjnego. Intensywne i zakrojone na szeroką skalę prace prowadzone były w latach 60 - tych. W 1958 r. wypracowano założenia dla połączenia Dunaju z Odrą. Od 1961 r. włączono do programu prac studia nad połączeniem projektowanej drogi wodnej Odra - Dunaj z rzeką Łabą. Podstawą podjęcia tych prac było przekonanie, że stworzenie w ramach RWPG jednego systemu (w miejsce trzech odrębnych) żeglownych dróg wodnych w zdecydowany sposób ułatwi obsługę handlu zagranicznego między państwami RWPG.

W 1959 r. w ramach Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ rozpoczęto prace nad stworzeniem jednolitej sieci europejskich śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym. W tym czasie za najważniejsze uznawano połączenia:

- Ren - Men - Dunaj,
- Dniepr - Bug - Wisła - Odra - Łaba - Ren.

Dopiero w 1965 r. włączono do programu prac problematykę połączenia Odra - Dunaj - Łaba składającego się z trzech odgałęzień: dunajskiego, odrzańskiego i łabskiego. W 1969 r. opracowano projekt generalnego rozwiązania techniczno - ekonomicznego budowy połączenia Dunaj - Odra - Łaba.

Źródło: M. Dołhun z zespołem „Studium funkcjonalno – przestrzenne potencjalnych zadań rządowych służących realizacji celów publicznych w województwie śląskim" – Katowice 2001

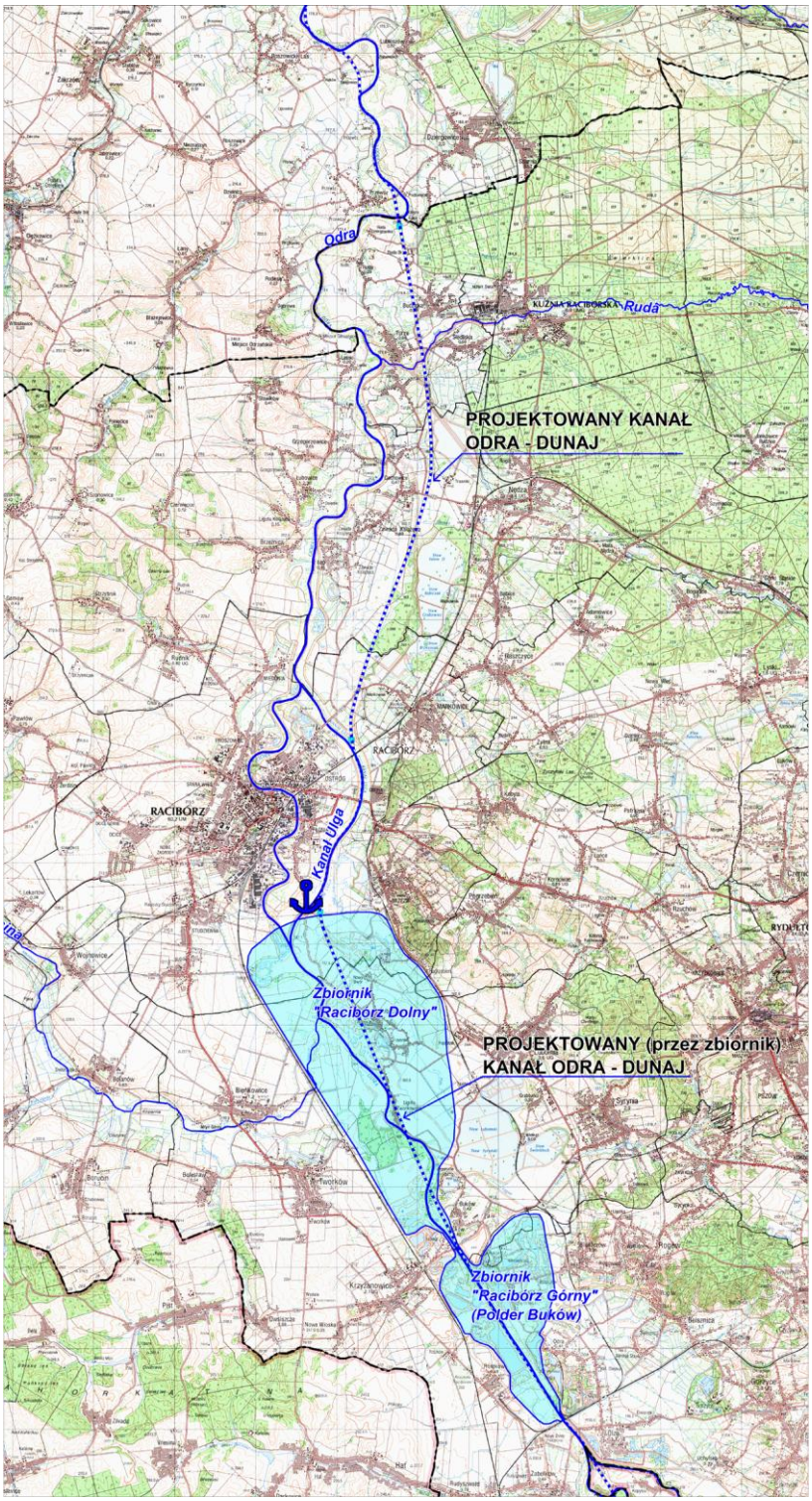
Prace studialne i projektowe nad przebiegiem połączenia Dunaj - Odra prowadzone były przez wiele lat, jednakże do dzisiaj nie zrealizowano żadnego odcinka tego kanału (za wyjątkiem 6 km kanału kędzierzyńskiego oddanego do eksploatacji w 1970 r). Po podziale Czechosłowacji, zarówno w Republice Czeskiej jak i Słowackiej kontynuowano prace projektowe i stwierdzić należy, że oba te kraje są żywotnie zainteresowane realizacją takiego połączenia. Szczególnego podkreślenia wymaga wielofunkcyjność projektowanego kanału:

- funkcja podstawowa - transportowa,
- element zabezpieczenia przeciwpowodziowego,
- wpływ na restrukturyzację przemysłu w aglomeracjach miejskich Polski i Czech,
- ułatwienia dla eksploatacji zasobów naturalnych (piasek, żwir),
- funkcja rekreacyjna,
- polepszenie warunków żeglugowych w środkowym odcinku Odry,
- możliwość wykorzystania energii wodnej w małych elektrowniach.

Według aktualnych materiałów czeskich i słowackich projektowane połączenie prowadzi od Dunaju w rejonie Bratysławy lub alternatywnie z Wiednia w kierunku północnym rzeką Morawą do miasta Kojetin. Po opuszczeniu koryta Morawy trasa prowadzona jest rzeką Beczwą (w kierunku wschodnim) w rejon Hranic, gdzie przekracza dział wód Morza Czarnego i Bałtyckiego. Dalej trasa biegnie sztucznym kanałem i w rejonie Jesenika łączy się z Odrą, którą prowadzona jest do granicy z Polską.

W rejonie Presowa kanał Odra - Dunaj łączy się z projektowaną odnogą łabską. Odcinek polski kanału (w województwie śląskim) prowadzony jest doliną Odry przez projektowany

zbiornik "Racibórz", dalej kanałem Ulgi ( około 5 km) i kanałem lateralnym (poza korytem Odry); w rejonie miejscowości Przewóz łączy się z istniejącym korytem rzeki Odry. Łączna długość całego projektowanego połączenia Odry z Dunajem wynosi około 330 km z czego 50 km (do Kędzierzyna Koźla) stanowić ma odcinek polski (w granicach województwa śląskiego 32 km). Na terenie województwa śląskiego planuje się realizację nowego portu żeglugi śródlądowej "Racibórz".




**TRASA KANAŁU ODRA – DUNAJ (2001 R.)**

**Źródło; Dołhun M. z zespołem „Studium funkcjonalno – przestrzenne potencjalnych zadań rządowych służących realizacji celów publicznych w województwie śląskim"**

Wskazuje się tutaj na potrzebę uruchomienia prac projektowych budowy Kanału Odra – Dunaj na odcinku polskim przede wszystkim dla skoordynowania tego projektu z realizacją zbiorników wodnych „Racibórz Dolny” i „Racibórz Górny” i w celu rozszerzenia oferty transportowej województwa śląskiego w europejskiej sieci transportowej.
Nie mniej ważną od możliwości transportu towarów jest możliwość uruchomienia na tym szlaku międzynarodowej turystyki żeglownej. Atrakcyjność turystyczna kanału jest wyjątkowa, stanowi on bowiem jedyną możliwość połączenia żeglugą śródlądową aż trzech mórz i wielu państw europejskich. Kanał może połączyć Bałtyk, a więc i kraje skandynawskie z Bratysławą i Wiedniem. W Polsce trasa połączeń przebiega doliną Odry do Czech i dalej doliną rzeki Morawa do Dunaju. Dunajem od Bratysławy przez Budapeszt, Belgrad i okolice Bukaresztu łączy się z Morzem Czarnym. Natomiast od Wiednia na zachód Dunaj łączy się z Renem, który przez Frankfurt i Rotterdam ma ujście w Morzu Północnym. Jest to też wyjątkowa szansa na włączenie Parku Krajobrazowego Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich poprzez Kanał Odra – Dunaj przebiegający zachodnim obrzeżem Parku, do europejskich obszarów zainteresowań turystycznych.

### *3) <u>Budowa Kanału Odra – Wisła.</u>*

**TRASA KANAŁU ODRA – WISŁA wg KONCEPCJI TECHNICZNEJ „HYDROPROJEKTU” z 1978 r.**
(oprac. własne)

Idea połączenia Odry z Dunajem sztucznym kanałem powstała już w XV wieku, od XVIII wieku zaczęto przeprowadzać systematyczne studia terenowe. Na przełomie lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych XIX wieku rozpoczęły się prace nad projektem połączenia kanałami Dunaju, Wełtawy, Odry, Wisły i Dniestru. W 1880 roku powstał pierwszy projekt kanału tzw. „Kanał Galicyjski”, który na terenie Galicji miał przebiegać od strony Bohumina nad Odrą przez Zebrzydowice, Oświęcim, Skawinę, Kraków i dalej na wschód. Według projektu, kanał pozwalałby na poruszanie się barek o ładowności 600 ton i zanurzeniu 1,80 m.
W dniu 11 czerwca 1901 roku parlament Austro-Węgier uchwalił ustawę o budowie dróg wodnych i regulacji rzek w latach 1904-1924. Realizacja tego olbrzymiego i śmiałego planu budowy kanałów łączących Dunaj, Wełtawę, Odrę, Wisłę i Dniestr pozwoliłaby na połączenie środka kontynentu z Morzem Północnym, Bałtyckim i Czarnym.
Prace przy budowie Kanału Galicyjskiego rozpoczęły się w dniu 27 grudnia 1911 roku, ale do wybuchu I wojny światowej wykonano jedynie wstępne prace ziemne na odcinku od Zatora do Skawiny.

W latach 1939-1944 władze niemieckie opracowały projekt połączenia Odry z Wisłą doliną rzeki Bierawki, a następnie koło Mysłowic i Chrzanowa do Krakowa.
Po wojnie już w 1945 roku w Dyrekcji Dróg Wodnych w Krakowie powstał projekt drogi wodnej Modrzejów – Kraków - Opatowiec wraz z połączeniem z projektowanym kanałem Odra – Dunaj. W ramach tego projektu wybudowane zostały trzy stopnie wodne: „Przewóz", „Dąbie" i „Łączany".
W latach 1954 – 1977 prowadzone były prace studialne nad przebiegiem kanału Odra – Wisła. Rozpatrywano wówczas dwie trasy Kanału Śląskiego:

- pierwsza trasa (północna) zaczynałaby się od portu w Gliwicach i przez centrum przemysłowe Górnego Śląska poprowadzona została do projektowanego portu na rzece Przemszy w Modrzejowie,
- druga trasa (południowa) pokrywała się na pierwszym odcinku z trasą kanały Odra – Dunaj, następnie poprowadzona została doliną rzeki Bierawki koło Rybnika i następnie w kierunku wschodnim do Wisły w rejonie ujścia rzeki Przemszy.

W 1977 roku „Hydroprojekt" Oddział Wrocław rozpoczął prace projektowe, by w 1978 r. przedstawić koncepcję techniczną Kanału Śląskiego. Pomimo wariantowego przebiegu, rekomendacje do dalszych prac uzyskał wariant południowy. Odcinek wschodni miał się zaczynać na górnym stanowisku stopnia wodnego „Dwory" w rejonie Oświęcimia i przebiegać miał na południe od miasta Tychy (Bieruń Stary) doliną rzeki Gostynki na północ od Żor.
Odcinek zachodni przebiegać miał od Żor, na północ od Rybnika, doliną rzeki Rudy i dalej przez Kuźnię Raciborską do portu w Koźlu nad Odrą. Ogólna długość Kanału Śląskiego wynosić miała ok. 95 km. Kanał miał mieć 10 śluz o spadzie maksymalnym 16 m.
Odcinek zachodni pokonuje różnicę poziomów 92,6 m za pomocą 7 śluz, natomiast odcinek wschodni pokonuje różnicę poziomów 31,7 m za pomocą 3 śluz. Kanał miał odpowiadać parametrom klasy IV drogi wodnej. Śluzy o wymiarach 190 x 12 x 4 m pozwalałyby na żeglugę zestawami pchanymi o ładowności 3500 ton przy zanurzeniu 2,4 m. Przepustowość praktyczna 30 – 36 mln ton.
Kanał ten projektowany był głównie dla wywozu węgla z kopalń zlokalizowanych w pobliżu projektowanej trasy (niewydolność kolei). Zakładano wykorzystanie go również do wywozu kamienia dołowego i odpadów energetycznych. Głównym towarem przywożonym kanałem miały być materiały budowlane.
Aktualnie idea budowy kanału Odra – Wisła nabiera nowego znaczenia.
Oczywiście konieczne są szczegółowe prace studialne dotyczące jego przebiegu, ale przede wszystkim nie można pominąć istotnej funkcji nowego kanału dla całego regionu południowego.
Kanał Odra – Wisła może odegrać ważną rolę w aktywizacji terenów przez które będzie prowadzona jego trasa.
Poprzez porty rzeczne, a właściwie centra logistyczne zlokalizowane „na kanale", szereg miast uzyska bezpośredni dostęp do europejskiej sieci wodnej.
Cztery województwa (dolnośląskie, opolskie, śląskie i małopolskie) uzyskają bezpośrednie połączenie drogą wodną.
Odrzańska Droga Wodna, Kanał Odra – Dunaj, Kanał Odra – Wisła i Wisła stworzą sieć szlaków wodnych w oparciu o które możliwa jest aktywizacja przewozów pasażerskich i rekreacyjno – turystycznych.
Rozważenia wymaga funkcja wodnogospodarcza tego kanału (np. możliwość przerzutów wody).

### *4) Opracowanie i wdrożenie projektu Odrzańskich i Wiślańskich Szlaków Turystyki Wodnej.*

W województwie śląskim tradycyjnymi obszarami turystyki, rekreacji i wypoczynku są Beskidy, Jura Krakowsko – Częstochowska, kompleksy leśne położone w otoczeniu aglomeracji miejskich oraz nieliczne w regionie zbiorniki wodne. Pomimo wysokiej atrakcyjności krajobrazu dolin rzecznych, w zasadzie nie są one zagospodarowane i udostępnione do uprawiania turystyki wodnej np. kajakowej, turystyki pieszej i rowerowej,

krajoznawczo – dydaktycznej, jak też dla wypoczynku „nad płynącą wodą”. Niewątpliwie jednym z istotnych powodów tego stanu jest zanieczyszczenie wód w wielu odcinkach rzek, zwłaszcza w obszarach zurbanizowanych, co powoduje powszechne ich traktowanie jako formy półtechnicznej, a nie naturalnej - od zawsze towarzyszącej człowiekowi. Nie mając świadomości, że wiele rzek w województwie tworzy niezwykle bogate przyrodniczo – krajobrazowe doliny doskonale nadające się do uprawiania turystyki, mieszkańcy województwa wyjeżdżają w tym celu do innych regionów. Również w działaniach zarządów miast i gmin zdecydowanie za mało uwagi zwraca się na ten problem, którego rozwiązanie wymaga koordynacji programów poprawy jakości wód w potokach i rzekach z programami ich turystycznego i rekreacyjnego zagospodarowania. Działania te wymagają również koordynacji ponadlokalnej i wsparcia przez jednostki i struktury wojewódzkie.
Koncepcja Odrzańskich i Wiślańskich Szlaków Turystyki Wodnej[11] jest ideą zwrócenia się regionu „ku rzekom”, motywowaną historią rozwoju cywilizacyjnego w pasmach rzek, bogactwem zachowanych walorów przyrodniczo – kulturowych dorzeczy, jako niewykorzystanego jeszcze potencjału dla turystyki, w tym turystyki międzynarodowej (Olza, Odra), rekreacji i wypoczynku.
Jest to koncepcja programowa wskazująca możliwość :

- udostępnienia w pierwszym etapie wielu odcinków rzek dla organizacji spływów kajakowych,
- organizowania wspólnie z województwami ostrawskim i opolskim imprez, których osią programową byłaby rzeka Odra,
- organizowania wspólnie z województwem małopolskim imprez, których osią programową byłaby Wisła,
- zagospodarowania szlaków turystyki wodnej i przywodnej, umożliwiających poprzez Odrę penetrację obszarów jej dopływów :
  - rzeką Rudą obszaru Cysterskich Kompozycji Krajobrazowych Rud Wielkich, aż do Jeziora Rybnickiego,
  - rzeką Bierawką obszaru leśnego Bierawy i Sośnicowic,
  - rzeką Kłodnicą obszaru trzech jezior : Pławniowice, Dzierżno Duże i Małe, a także zabytkowych urządzeń portów i Kanału Kłodnickiego,
  - rzeką Mała Panew obszaru Lasów Stobrawsko – Lublinieckich,
  - rzeką Wartą i Liswartą Zespołu Jurajskich Parków Krajobrazowych i klasztoru na Jasnej Górze,
- a poprzez Wisłę penetrację obszarów jej dopływów :
  - rzeką Sołą obszaru Beskidu Żywieckiego i Kotliny Oświęcimskiej,
  - rzekami Pszczynką i Gostynią obszaru projektowanego Pszczyńskiego Parku Krajobrazowego,
  - rzeką Biała Przemsza i Przemsza obszarów Ziemi Olkuskiej, Zagłębia Dąbrowskiego i Ziemi Jaworznickiej,
  - rzeką Pilica obszarów północno – zachodniej Małopolski,
- rozwoju małych form przedsiębiorczości i zwiększenia ilości miejsc pracy w sektorze turystyki i rekreacji,
- przyspieszenia realizacji programów sanacji wód w rzekach i budowy zbiorników małej retencji wód w ich dolinach, które oprócz funkcji rekreacyjnych pełniłyby funkcje ochrony przeciwpowodziowej.

Mając na uwadze konieczność, w najbliższych latach co najmniej utrzymania na obecnym poziomie funkcjonowania systemu transportu wodnego województwa, jak również zapewnienie w dalszym okresie możliwości jego rozwoju, konieczne jest podjęcie szeregu działań zapewniających osiągnięcie celu jakim winno być uzyskanie warunków dla pełnienia

[11] Dołhun M. z zespołem „Studium funkcjonalno – przestrzenne potencjalnych zadań rządowych służących realizacji celów publicznych w województwie śląskim”

przez rzeki właściwych im funkcji oraz zapewnienie udziału dróg wodnych w jednolitym systemie dróg wodnych śródlądowych Europy.

Do najważniejszych działań zaliczyć należy:

1. **Podpisanie przez Polskę porozumienia AGN.**

Polska jako jedyny kraj członkowski UE do dnia dzisiejszego nie podpisała Umowy Europejskiej o Głównych Drogach Wodnych Międzynarodowego Znaczenia. Celem tego porozumienia jest koordynacja działań zmierzających do stworzenia europejskiej sieci śródlądowych dróg wodnych. Umowa ta (porozumienie) wyznacza przyszłościową koncepcję zagospodarowania europejskiej sieci wodnej (w tym również na terenie Polski).
Porozumienie to winno być podpisane, a jego ustalenia należy uwzględniać w długoterminowych strategiach rozwoju żeglugi śródlądowej.

2. **Działania związane z utrzymaniem żeglugi na Kanale Gliwickim.**

Postępująca dekapitalizacja urządzeń Kanału Gliwickiego może doprowadzić do sytuacji, że zostanie wstrzymana żegluga tym szlakiem wodnym. Oznaczałoby to praktycznie odcięcie województwa śląskiego od europejskiej sieci śródlądowych dróg wodnych. Konieczne są tutaj działania mające na celu realizację zapisów Programu Odra 2006, tzn.:

- odmulenia i pogłębienia koryta kanału oraz basenów portowych,
- przebudowy śluz rzecznych, których obecna długość nie odpowiada wymaganiom współczesnej żeglugi.

3. **Działania na rzecz modernizacji szlaku żeglugowego na Odrze swobodnie płynącej (od Brzegu Dolnego do ujścia Warty).**

Istotne znaczenia dla połączenia województwa śląskiego z europejską siecią śródlądowych dróg wodnych, jak również wykorzystania możliwości przepustowej Kanału Gliwickiego ma stan Odry na jej środkowym odcinku (swobodnie płynącej). Podniesienie na tym odcinku klasy drogi wodnej z II do III bezsprzecznie zwiększy pewność żeglugi na tym odcinku, co również oznacza dostęp w dłuższym okresie do sieci europejskich dróg wodnych (przez kanał Odra – Szprewa). Brak prac modernizacyjnych na tym odcinku oznacza, że w dalszym ciągu (jednak pod warunkiem wykonania niezbędnych prac na Kanale Gliwickim) gros przewozów odbywać się będzie na odcinku Gliwice – Wrocław.

4. **Działania na rzecz rozwoju zwiększenia roli transportu wodnego w transporcie multimodalnym.**

Port Gliwicki funkcjonujący w ramach Śląskiego Centrum Logistyki spełnia wszystkie podstawowe kryteria dla lokalizacji centrum logistycznego:

- posiada dostęp do podstawowych arterii komunikacyjnych (autostrady, linie kolejowe, lotnisko, droga wodna),
- położenie w granicach aglomeracji miejskiej,
- znaczące wielkości ładunków.

Rozwój transportu multimodalnego z wykorzystaniem śródlądowych dróg wodnych wymaga zlikwidowania podstawowych barier tego rozwoju. Są to:

- za małe światła mostów nie pozwalające na piętrzenie kontenerów,
- droga wodna musi mieć odpowiednią szerokość i głębokość,
- droga wodna winna być żeglowna przez cały rok.

Jeśli Port Gliwicki ma być ważnym dla województwa centrum logistycznym, wykorzystującym również europejskie śródlądowe drogi wodne w transporcie multimodalnym niezbędne są działania związane z modernizacją Kanału Gliwickiego i dalej całego szlaku ODW (głównie mające na celu zwiększenie prześwitów pod mostami).

5. **Działania na rzecz budowy Kanału Odra – Dunaj.**

Umowa AGN określa priorytetowe przedsięwzięcia inwestycyjne, które przy uwzględnieniu wymagań nowoczesnych technologii przewozów drogami wodnymi, prowadzić mają do:

- likwidacji wąskich gardeł czyli tych elementów dróg „E", których parametry nie odpowiadają obecnym wymaganiom dróg wodnych międzynarodowego znaczenia, tzn. posiadają klasę niższą niż IV (to tzw. podstawowe wąskie gardła) lub mimo iż odpowiadają wymaganiom klasy IV powinny być modernizowane w celu poprawy ich jakości i umożliwienia wzrostu przewozów (tzw. strategiczne wąskie gardła),
- likwidacji brakujących ogniw, polegającej na powstawaniu dróg obecnie nieistniejących, ale stanowiących element przyszłej sieci dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu.

W stosunku do polskich dróg wodnych zalecenia wynikające z porozumienia AGN kwalifikują kanał Odra Dunaj jako brakujące połączenie.

Tak więc istnieje bezwzględna konieczność, wspólnego z Czechami i Słowacją działania na rzecz budowy Kanału Odra – Dunaj – (Łaba). Kanał ten umożliwi połączenia śródlądowymi drogami wodnymi Polski z rejonem południowej (Bałkany – Morze Czarne) oraz zachodniej Europy (Morze Śródziemne). Stwarza on również szansę na intensyfikację ruchu żeglugowego na Odrzańskiej Drodze Wodnej.

Konieczne tutaj są działania na rzecz umieszczenia tej inwestycji (polskiego odcinka) w rządowych dokumentach strategicznych (Narodowej Strategii Gospodarowania Wodami do 2030, Strategii Rozwoju Transportu) oraz działania na rzecz uzyskanie finansowego wsparcia z Unii Europejskiej.

6. **Działania na rzecz budowy Kanału Odra –Wisła.**

Uwaga:

Działania wymienione w punkcie 2 i 3 są działaniami bezwzględnie koniecznymi dla utrzymania funkcjonowania transportu wodnego w systemie transportowym województwa!

## 7. Materiały źródłowe


1. „Studium zagospodarowania przestrzennego dorzecza Wisły w granicach województwa śląskiego"; PPUiA ŁAD" Katowice 2001 r.
2. Burnewicz J. „Wizja struktury transportu oraz rozwoju sieci transportowych do roku 2033 ze szczególnym uwzględnieniem docelowej struktury modelowej transportu"; Gdańsk
3. Dołhun M. z zespołem „Studium funkcjonalno – przestrzenne potencjalnych zadań rządowych służących realizacji celów publicznych w województwie śląskim" – Katowice 2001,
4. Dołhun M. z zespołem „Studium zagospodarowania przestrzennego pasma Odry w granicach województwa śląskiego" Katowice 2001 r.
5. Fafara J. „Orszak królowej – Rzeka Przemsza"; strona internetowa Żegluga Śródlądowa – 2006,
6. GUS „Transport - Wyniki działalności w 2010"; Warszawa 2011,
7. GUS Urząd Statystyczny w Katowicach „Transport w województwie śląskim w latach 2004 – 2007" Katowice 2008
8. GUS Urząd Statystyczny w Szczecinie – Warszawa 2010; „Żegluga śródlądowa w Polsce w latach 2006 – 2009",
9. GUS Urząd Statystyczny w Szczecinie – Warszawa 2010; „Żegluga śródlądowa w Polsce w latach 2006 – 2009",
10. Plan Zagospodarowania przestrzennego Województwa Śląskiego; Katowice 2004,
11. ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW z dnia 10 grudnia 2002 r. w sprawie śródlądowych dróg wodnych.
12. Trojanowski J. z zespołem „Analiza potrzeb inwestycyjnych w zakresie żeglugi śródlądowej na rzece Odrze w latach 2007-2013"; Szczecin 2006,
13. Winter J. „Perspektywy rozwoju transportu wodnego śródlądowego"; Wrocław
14. Wojewódzka – Król K. „Kierunki rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce; założenia do strategii na lata 2007 – 2013" Sopot 2006,
15. Wojewódzka – Król K., Rolbiecki R. „Diagnoza stanu i możliwości wykorzystania śródlądowego transportu wodnego w Polsce" ; Sopot 2008,
16. Wojewódzka – Król K., Rolbiecki R. „Mapa śródlądowych dróg wodnych"; Sopot 2008,
17. Woś K. „Żegluga śródlądowa – szanse rozwoju"; Szczecin 2010,

# - ANEKS -

**EKSPERTYZA W ZAKRESIE TRANSPORTU WODNEGO WYKONANA**

**NA POTRZEBY STRATEGII ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTU WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO**

**Opracowanie:**

**mgr inż. Andrzej Adamczyk**

**Katowice, październik 2011 r.**

## 1. Umowa AGN.

Aktualnie Polska jest jedynym krajem Europy środkowo – wschodniej i jedynym krajem UE, która nie podpisała Porozumienia o śródlądowych drogach wodnych międzynarodowego znaczenia (AGN) i wszystko wskazuje na to, że w najbliższym czasie to nie nastąpi.

Oficjalne stanowisko rządu (jest pewne, że nie ulegnie ono w najbliższym czasie zmianie) w tej sprawie przedstawiono w odpowiedzi ministra Grabarczyka z 4 kwietnia 2011 r. na interpelację poselską:

*„….Ad 1., 2., 3. Aktualnie nie toczy się żadna procedura zmierzająca do podpisania przez Polskę konwencji AGN.*

*Ad 4….. Przystąpienie Polski do tego porozumienia oznaczałoby wolę pełnego wywiązania się z jego postanowień i realizacji sugerowanych inwestycji. Podstawowym kryterium dla dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu jest posiadanie parametrów co najmniej IV klasy drogi wodnej. Wpisane do AGN drogi wodne przebiegające przez terytorium Polski nie spełniają tego kryterium. Jest to podstawowa bariera dla podpisania przez Polskę porozumienia.*

*Aktualnie przyjęcie zobowiązań nałożonych umową AGN oznaczałoby nie tylko potrzebę poniesienia trudnych do oszacowania, bardzo wysokich środków finansowych, ale także wyważenia skutków gospodarczych i środowiskowych, a szczególnie w kontekście obowiązującego prawa unijnego. Obligatoryjne są tu przepisy wynikające ze stosowania postanowień ramowej dyrektywy wodnej - dyrektywy 2000/60/EC z 23 października 2000 r. oraz dyrektywy Rady 92/43/ECC z 21 maja 1992 r. o ochronie siedlisk przyrodniczych, a także dyrektywy Rady 79/409/ECC z 2 kwietnia 1979 r. o ochronie dzikich ptaków, w ślad za którymi nastąpiło wyznaczenie obszarów Natura 2000. Należy tutaj przypomnieć, że staraniem Ministerstwa Środowiska do obszarów chronionych Natura 2000 wpisano, mimo zastrzeżeń m.in. Ministerstwa Infrastruktury, wszystkie tereny obejmujące główne drogi wodne śródlądowe w Polsce. Jednocześnie należy wskazać, że polityka transportowa Unii Europejskiej wyrażona jest w wielu dokumentach strategicznych lub w komunikatach i wskazuje na potrzebę wspierania intermodalnych systemów transportowych przewozu towarów, ze zwróceniem szczególnej uwagi na rozwój transportu wodnego, w tym żeglugi morskiej, przybrzeżnej i śródlądowej. Stanowią o tym: biała księga Komisji –„ Europejska polityka transportowa do roku 2010: czas na decyzje", komunikat Komisji w sprawie promocji żeglugi śródlądowej NAIADES - Zintegrowany Europejski Program Działań na rzecz Żeglugi Śródlądowej z dnia 17 stycznia 2006 r. i inne.*

*Ad 5. Zalecenia te, aby podjąć konkretne działania związane z realizacją celu, jakim jest przejście na mniej energochłonne, czystsze oraz bezpieczniejsze formy transportu, którym odpowiada żegluga śródlądowa, znajdują odzwierciedlenie w działaniach rządu. Realizacji warunków wspierających w Polsce konkurencyjność żeglugi śródlądowej służy między innymi poprawa stanu śródlądowych dróg wodnych oraz tworzenie integracji żeglugi śródlądowej z multimodalnymi łańcuchami dostaw ładunków. W tym kierunku Ministerstwo Infrastruktury we współpracy z Krajowym Zarządem Gospodarki Wodnej oraz środowiskiem żeglugowym przystąpiło do działań zmierzających do opracowania ˝Programu rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce˝. Program ten w swoim dwuetapowym wdrażaniu i proponowanych horyzontach czasowych, będący propozycją programu wieloletniego, zakłada w pierwszej kolejności przywrócenie śródlądowym drogom wodnym parametrów eksploatacyjnych według klasy dróg wodnych, która została im przypisana, a w drugim etapie rozwój infrastrukturalny tych dróg wodnych, które ustalą określone priorytety transportowe i w sposób zgodny z wymogami klasyfikacji europejskiej.*

*Jednocześnie Ministerstwo Infrastruktury pracuje nad strategią rozwoju transportu, która będzie również zawierać strategię rozwoju transportu wodnego śródlądowego.*"

Dla wielu krajów europejskich podpisanie umowy AGN ma na celu przyspieszenie prac zmierzających do rozbudowy istniejących dróg wodnych lub budowy zupełnie nowych odcinków oraz stanowi podstawę do finansowania w zasadniczej proporcji z funduszy unijnych.

Aktualne zapisy w strategicznych dokumentach skazują śródlądowy transport wodny w naszym kraju na dalszą marginalizację. Nie jest możliwe bez wsparcia finansowego UE powstrzymanie dalszej dekapitalizacji dróg wodnych, a tym bardziej realizacja nowych odcinków. Aby nie dopuścić do tego, konieczne jest[12]:

- podpisanie i ratyfikowanie przez Polskę europejskiej umowy o głównych śródlądowych drogach wodnych o międzynarodowym znaczeniu (AGN);
- umieszczenie odcinka polskiej drogi wodnej Odra-Dunaj oraz pozostałych w Narodowej Strategii Gospodarowania Wodami do 2030 oraz Strategii Rozwoju Transportu;
- uzyskanie finansowego wsparcia z Unii Europejskiej w wysokości minimum 90%.

Porozumienie AGN określa wymagane parametry dla europejskiej sieci śródlądowych dróg wodnych. Do sieci tej mogą być zaliczone drogi wodne co najmniej IV klasy, natomiast modernizowane i budowane winny mieć już klasę Vb.

Tutaj należy podkreślić, że we wszystkich dotychczasowych polskich projektach mówi się o przebudowie do IV klasy, lub budowie drogi wodnej IV klasy, a nie Vb. Może to doprowadzić do sytuacji, że na te projekty Polska nie otrzyma wsparcia finansowego z funduszy UE.

## 2. Kanał Gliwicki w sieci dróg europejskich.

Trzeba tutaj wyraźnie podkreślić, że bez takich nowych elementów śródlądowych dróg wodnych jak:

- uregulowanie środkowego odcinka rzeki Odry swobodnie płynącej od Brzegu Dolnego do ujścia Warty (aktualnie droga wodna II klasy),
- Kanału Odra – Dunaj

Kanał Gliwicki w dalszym ciągu będzie spełniał funkcję portu żeglugi śródlądowej o lokalnym znaczeniu i głównie obsługiwał przeładunki masowe do transportu w relacjach do Opola lub Wrocławia.

Bez tych wymienionych powyżej inwestycji powiązanie Kanału Gliwickiego z siecią europejskich dróg wodnych będzie iluzoryczne. Pierwsze takie połączenie to kanał Odra – Szprewa (335 km poniżej Brzegu Dolnego, na 553 km Odry), a więc powiązanie to przebiega przez 335 km drogi wodnej, której naturalny charakter powoduje, że warunki nawigacyjne wykazują znaczny brak stabilności. W efekcie w okresach braku odpowiednich opadów atmosferycznych głębokości na tym odcinku spadają do poziomu 0,6 – 0,7 m. Problemu tego nie rozwiązują aktualne możliwości zasilania szlaku wodnego przez istniejące zbiorniki retencyjne (Otmuchów i Nysa na Nysie Kłodzkiej, Turawa na Małej Panwi oraz Mietków na Bystrzycy). Utrudnienia nawigacyjne na odcinku swobodnie płynącym powodowane są także przez relatywnie małe promienie łuków i zakoli o promieniu mniejszym niż 400 m[13].

Zasadnicze pytanie, które tutaj trzeba postawić **„Czy jest uzasadniona i potrzebna modernizacja Kanału Gliwickiego w sytuacji, gdzie dzisiejsze możliwości przeładunkowe Portu Gliwice wykorzystane są w znikomym stopniu (10 – 15%) i gdy brak jest pewnego połączenia w okresie całej doby z europejską siecią dróg wodnych przynajmniej przez 270 dni w roku?”**

[12] Staniszewski S., Kubec J., Tobola J. - Budowa kanału Odra – Dunaj – Łaba – nowy rozdział współpracy przygranicznej przedsiębiorstw i samorządów Polski i Czech

[13] Wojewódzka – Król K., Rolbiecki R. „Mapa śródlądowych dróg wodnych”

Odpowiedź może być tylko jedna – NIE.
Priorytetowym zadaniem jest poprawa warunków żeglugi na środkowym odcinku Odry. Bez tej inwestycji jakiekolwiek działania na górnym odcinku Odry i Kanale Gliwickim nie przyniosą pożądanych efektów.

### 3. Kanał Odra – Dunaj.

Brak modernizacji ODW do parametrów co najmniej IV klasy, a tym samym utrzymanie bardzo niestabilnych warunków żeglugowych na środkowym odcinku Odry, może spowodować, że główni orędownicy budowy kanału Odra -Dunaj (Czechy i Słowacja) zrezygnują z realizacji połączenia Dunaju z Odrą i zdecydują się na realizację połączenia z Łabą. Takie rozwiązanie również zapewnia im dostęp do europejskiej sieci dróg wodnych, nie jest natomiast obarczone dużym stopniem ryzyka związanym z możliwością żeglugi na polskim odcinku tej drogi wodnej.

Takie rozwiązanie jeszcze bardziej zmarginalizuje ten rodzaj transportu w systemie transportowym województwa.

Warto tutaj przytoczyć porównanie kosztów różnych rodzajów transportu świadczące o wyraźnej przewadze transportu wodnego.

| **Rodzaj transportu** | **Koszt transportu w euro na 100 tkm** | **Zużycie paliwa w litrach oleju napędowego na 100 tkm** | **Hałas %** | **Wypadki na 100 drogowych** | **Wydzielanie CO 2 w g/tkm** | **Zanieczyszczenie środowiska** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| drogowy | 2,56 | 4,1 | 100,00 | 100,00 | 140,8 | 100,00% |
| kolejowy | 0,59 | 1,7 | 13,98 | 6,74 | 47,9 | 80,46% |
| wodny | 0,18 | 1,3 | 14,41 | 0,56 | 41,2 | 1,15% |

Źródło Miciuła I. – Model systemu wspomagania decyzji w oparciu o dane geoprzestrzenne na potrzeby rzecznego systemu informacyjnego z wykorzystaniem dynamicznej domeny 3D – Szczecin 2010

O skutkach marginalizacji śródlądowego transportu wodnego w całym systemie transportu mówiono już w części zasadniczej, ale tutaj należy podkreślić, że dotychczasowe działania rządu wskazuję, że przedstawiony scenariusz negatywny jest coraz bardziej realny.