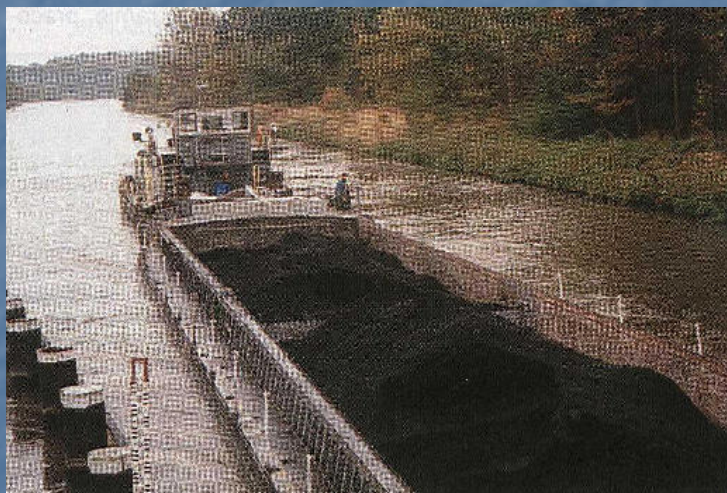




Droga wodna Odra-Dunaj na odcinku Koźle-Ostrawa. Wariant optymalny i jego techniczna charakterystyka



Regionalny Zarząd Gospodarki
Wodnej w Gliwicach

Odrzańska droga wodna Koźle-Ostrawa będzie przedłużeniem istniejącej drogi wodnej w kierunku południowym, które stanowić będzie kluczowy element systemu dróg wodnych w Europie Środkowo – Wschodniej, łączący w przyszłości Bałtyk z Basenem Dunaju.



Regionalny Zarząd Gospodarki
Wodnej w Gliwicach

Koncepcje, które pojawiały się od prawie 150 lat różnicowane były w zależności od:

- Stanu uwarunkowań geopolitycznych
- Celów jakie zamierzano osiągnąć
- Stanu techniki w dziedzinie żeglugi
- Uwarunkowań ogólnogospodarczych i przestrzennych w dolinie Odry

Stan uwarunkowań geopolitycznych w tym rejonie zmieniał się 5-krotnie, przy czym droga wodna miała służyć:

- do 1945 roku, obsłudze transportowej niemieckiej administracji na trasach Śląsk-Berlin-Szczecin
- po 1945 roku, eksportowi głównie węgla przez zespół portowy Szczecin-Świnoujście

Stan techniki w żegludze śródlądowej ewoluował w następującym kierunku:

- do lat 60-tych XX wieku dominowały pociągi holownicze, tj. holownik i 2-3 barki bez napędu
- okres przejściowy lat 60-tych charakteryzujący się rozbudową barek motorowych o tonażu 500 – 600 ton
- od lat 70-tych następował rozwój taboru pchanego, tj. barek bez napędu i pchaczy formowanych w zestawy kombinowane

Ewolucja uwarunkowań przestrzennych i ogólnogospodarczych zmierzała:

- od dynamicznego wzrostu zapotrzebowania na usługi transportowe oraz ograniczonego kręgu rozpatrywanych aspektów i powiązań w trakcie realizacji poszczególnych etapów inwestycji
- do uwzględniania szerokiego zakresu aspektów natury ekologicznej, wodnogospodarczej, społecznej, architektonicznej i ekonomicznej, które wydłużają proces przygotowania i realizacji przedsięwzięcia

W 2001r. Ministerstwo Środowiska zleciło
wykonanie opracowania pt.:

„Studium drogi wodnej na odcinku Koźle –
Ostrawa przy uwzględnieniu etapowej realizacji
zbiornika Racibórz oraz obiektów ochrony
przeciwpowodziowej doliny Odry od Raciborza
do Koźla”

W studium określono optymalny wariant prowadzenia drogi wodnej, który obejmuje następujące odcinki:

■ Koźle – Bierawa	10,0 km
■ Bierawa – Dziergowice	5,5 km
■ Dziergowice – Racibórz	18,4 km
■ Dębicz	4,7 km
■ Zbiornik Racibórz Dolny	9,6 km
■ Polder Buków	5,1 km
■ Odcinek graniczny	1,0 km

RAZEM: 53,4 km

Odcinek rzeczny

Rozpatrywane obiekty:

1. Szlak wodny
2. Most kolejowy-przebudowa
3. Śluza Koźle
4. Awanporty śluzy
5. Most drogowy – ul. Dunikowskiego – przebudowa
6. Most drogowy – obwodnica Koźla - przebudowa

Koszt: 286,5 mln zł



Odcinek Koźle - Bierawa

Odcinek kanałowy

Rozpatrywane obiekty:

1. Szlak wodny
2. Most drogowy Bierawa - Cisek
3. Most drogowy w ciągu drogi lokalnej
4. Śluza Dziergowice
5. Awanporty śluzy

Koszt: 350,5 mln zł



Odcinek Bierawa - Dziergowice

Odcinek rzeczno-kanalowy

Rozpatrywane obiekty:

1. Szlak wodny
2. Most Dziergowice – Przewóz
3. Most Budziska – Ruda
4. Most Siedliska – Turze
5. Syfon rzeki Rudy i Suminy
6. Most Turze - Nędza
7. Jaz Grzegorzowice
8. Most – ul. Rudzka - przebudowa
9. Most kolejowy - przebudowa

Koszt: 480,3 mln zł



Odcinek Dziergowice - Racibórz

Odcinek rzeczny

Rozpatrywane obiekty:

1. Szlak wodny
2. Most - ul. Rybnicka –
przebudowa
3. Śluza Racibórz
4. Awanport dolny

Koszt: 286,5 mln zł



Odcinek Dębicz

Regionalny Zarząd Gospodarki
Wodnej w Gliwicach

Odcinek zbiornikowy

Rozpatrywane obiekty:

1. Awanport górny śluzy Racibórz
2. Szlak wodny

Koszt: 158,1 mln zł



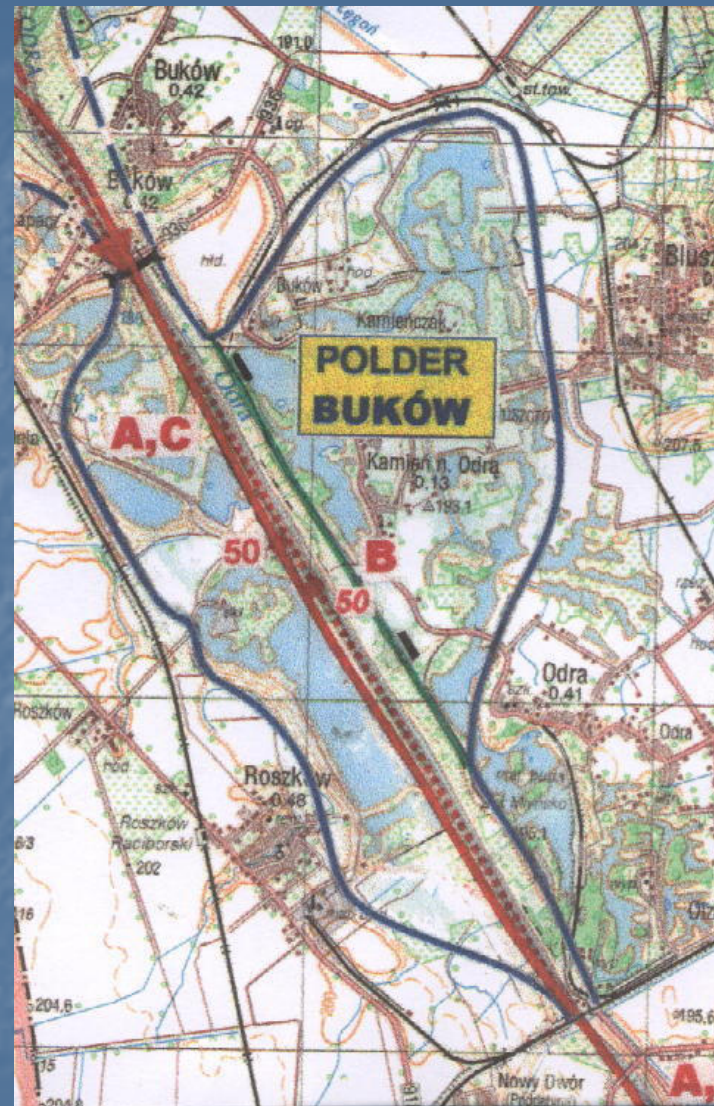
Odcinek - zbiornik Racibórz Dolny

Odcinek rzeczny

Rozpatrywane obiekty:

1. Szlak wodny
2. Most kolejowy Olza - Chałupki

Koszt: 78,3 mln zł



Odcinek – polder Buków

Odcinek rzeczny

Rozpatrywane obiekty:

1. Szlak wodny
2. Most Olza - Zabełków
3. Stopień Kopytów
4. (czeski)
5. Jaz Bohumin
(czeski)

Koszt: 40,6 mln zł
(bez obiektów czeskich)



Odcinek przygraniczny

W „Studium ...” oszacowano, że
odcinek drogi wodnej Koźle –
Ostrawa na terytorium polskim
kosztować będzie

1 673,0 mln zł

Nowe możliwości – większe ładunki

Przed drogą wodną
Koźle – Ostrawa
otwierają się nowe
perspektywy,
związane z
możliwością
powiązania z
szerokotorową koleją
Transsyberyjską

Ważne dla PKP!

Rosja stawia na tory

Na transzycie towarów koleją transsyberyjską z Seulu z Europy Rosja chce zarabiać rocznie 1 mld dol. – powiedział wiceminister kolei Rosji Władimir Jakunin. Część tego zwiększonego tranzytu może przejść przez Polskę

W czasie zorganizowanego w Moskwie Forum Bajkału Jakunin zapowiedział, że już wkrótce zaczną się rozmowy Rosji z dwiema Koreami na temat stworzenia kolejowego korytarza transportowego Seul – Europa. Rosja liczy, że w ciągu dwóch-trzech lat od jego uruchomienia tranzyt towarów przesyłanych tym szlakiem podwoi się do 200 tys. kontenerów. W dalszej, choć już niesprecyzowanej perspektywie, Rosja liczy na zwiększenie tranzytu do 1 mln kontenerów rocznie. Zdaniem Jakunina przewóz jednego kontenera tą trasą zajmuje 12-14 dni i kosztuje 1 tys. dol. – to o połowę krócej i taniej od transportu statkami przez Kanał Sueski.

O uruchomienie takiego połączenia kolejowego Rosja zabiega od dwóch lat. Na początku września Korea Północna i Południowa podpisały porozumienie o odbudowie nieczynnych połączeń kolejowych między oboma państwami. Pierwsze – do Chin – ma być przygotowane do wiosny 2003 r. Połączenie do Rosji ma być gotowe pod koniec przyszłego roku.

Nie wiadomo, które w Europie pojadą towary z Dalekiego Wschodu. Dziś trafiają głównie do portów kontenerowych w Finlandii. W ub.r. Rosja, Ukraina i Czechy podpisały porozumienie o dostawach tych towarów do Ostrawy. Jest ono jednak martwe, gdyż dodatkowych umów nie podpisano ani z Polską, ani ze Słowacją. Zamiast budować szerokotorowe bezpośrednie połączenie z Rosji do Czech – na czym zależy Pradze i Moskwie – PKP proponuje wykorzystanie terminalu kolejowego w Małaszewiczach w pobliżu Terespoła i ewentualnie rozbudowę terminalu w Sławkowie koło Dąbrowy Górniczej.

QUB, INTERFAX