

# ODRA WCZORAJ DZIŚ JUTRO





Odra do końca XVII wieku była właściwie rzeką dziką i nieuregulowaną pełną meandrów, mielizn, kłód drzewnych i innych przeszkód.





Szlak odrzański przez stulecia był ważnym elementem wpływającym na rozwój osadnictwa wzdłuż rzeki, pomyślnego rozwoju gospodarczego, społecznego i kulturowego wielu społeczności.

W latach 1868 – 1873 trwały prace regulacyjne rzeki.

Odrę zabudowano lekkimi budowlami regulacyjnymi tzw. główkami.

W kolejnych latach (1873 – 1919) powstało 17 śluz małych, 22 śluzy pociągowe, 3 śluzy szerokie 12 m.

Powstały 23 porty i zimowiska

- duże porty: Wrocław, Koźle, Gliwice , Malczyce, Opole
- mniejsze porty: Osobowice I i II, Nowa Sól, Głogów, Cigacice, Scinawa.





# Odrzańska Droga Wodna

Wojewoda Opolski Adrian Czubak





Odrzańska Droga Wodna

Wojewoda Opolski Adrian Czubak

**Lata 1920-1925 , Fragment Portu Opole.**





Produkcja w 1992 r. (stocznia w Dobrzeniu Wielkim).







Odrzańska Droga Wodna

Wojewoda Opolski Adrian Czubak

## Stocznia w Koźlu – widok współczesny





W latach 70 przewożono Odrą nawet 14 mln ton ładunków rocznie

Rok	Wielkość przewozów regularnych w mln ton
1960	2
1970	3
1975	5,3
1979	11,5
2002	1,6
2008	1
2012	0,7





## Wielkość przewozów regularnych w mln ton





W trakcie zmian ustrojowych, po roku 1989 znaczenie szlaku odrzańskiego zaczęło mocno podupadać. Funkcje transportowe przejął ruch kołowy. W konsekwencji zostały zamknięte porty a większość infrastruktury portowej zniszczono.

Efektom jest coraz większe ubożenie terenów dorzecza, zanik wielu zawodów związanych z korzystaniem z rzeki jak również zanikanie pierwiastka kulturotwórczego związanego z dorzeczem.

Wypłylenia i zepsute śluzy skutecznie spowalniały żeglugę na Odrze, w efekcie czego rezygnowali z niej liczący się przewoźnicy, którzy zdecydowali się przeładować transporty na wagony kolejowe.

Teraz Odrą okazjonalnie transportuje się już tylko ładunki ponadgabarytowe, takie jak stalowe konstrukcje, kadłuby statków czy generatory, ale i te przewozy są zagrożone, głównie przez zepsutą śluzę Brzeg Dolny na dolnym śląsku.



## Śluza w Brzegu Dolnym







Po wejściu Polski do Unii Europejskiej nowym elementem regulacji odrzańskich jest prawodawstwo UE. O Odrze mówią przepisy dotyczące transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T (Trans-European Network-Transport). Założenia TEN-T:

- korytarze obejmują wszystkie rodzaje transportu
- korytarze powinny być multimodalne (transport kołowy, szynowy i wodny)
- drogi wodne w europejskich korytarzach transportowych powinny mieć przynajmniej parametry IV klasy

W 2010 Sejmik Województwa Opolskiego przyjął uchwałę zakładającą podniesienie klasy żeglowności Odry na terenie województwa opolskiego z klasy III do klasy IV.



Odra posiada ogromny potencjał transportowej drogi wodnej. Z kalkulacji wynika, że barka jednorazowo może zabrać 1 tysiąc ton ładunku, tir 25 ton. Aby napędzić wodną jednostkę wystarczą silniki, które w ruch wprawiają dwa tiry. Korzyści z użegłownienia Odry są ogromne dla biznesu, otworzy się nowy kanał transportowy, co da impuls do rozwoju oraz powstawania nowych firm, stworzone zostaną nowe miejsca pracy. Nastąpi możliwość transportu wyprodukowanych przez siebie statków drogą wodną przez działające aktywnie opolskie stocznie.



W naszym rejonie funkcjonują stocznie:

- DAMEN SHIPYARDS KOŹLE
- STOCZNIA KOŹLE sp. zoo
- STOCZNIA „ATUT” w Januszkowicach
- STOCZNIA „RENOD” w Dobrzeniu Wielkim

Na terenie województwa opolskiego znajdują się następujące obiekty infrastruktury obsługujące transport wodny:

- Port Koźle
- Port w Opolu (Zakrzów)
- Port w Opolu FAMET

Ponadto istnieje ponadto 14 nabrzeży przeładunkowych (niegdyś tętniące życiem, popadły w ruinę w latach 90 tych XX wieku).





## POTENCJALNE OBSZARY ROZWOJU:

- **Bezpieczeństwo** (kwestia retencyjne, przeciwpowodziowe, ale także bezpieczeństwo ekonomiczne);
- **Gospodarka:** - bezpośrednio (porty, stocznie)
  - pośrednio (Centra logistyczne, biznes);
- **Ekologia** (mała i mikro retencja w obszarach nadodrzańskich);
- **Turystyka** (Odra, zbiorniki retencyjne, obszary nadodrzańskie);



## Potencjał biznesowy w województwie opolskim:

- Stocznie (możliwości transportowe oraz nowy duży rynek)
- Porty – potencjalne intermodalne centra logistyczne (jedwabny szlak)
- Zakłady Azotowe K-K
- Elektrownia Opole
- Cementownia Opole
- Transport gabarytowy
- Połączenie z Górnym Śląskiem

**ODRA to wielka szansa rozwojowa dla regionu!**



Odcinek od Brzegu Dolnego do ujścia Nysy Łużyckiej o długości 260 km jest kluczowy z punktu widzenia spójności szlaku wodnego Odry i komunikacji wodnej regionów położonych nad górną i środkową Odrą z portem Szczecin oraz z drogami wodnymi zachodniej Europy.

Aby na Odrze mogły być realizowane inwestycje związane z celami gospodarczymi, przeciwpowodziowymi i środowiskowymi, musi być ona rzeką służącą do transportu towarów, dostosowaną do IV klasy żeglowności (obecnie w wykazie śródlądowych dróg wodnych Odra skanalizowana sklasyfikowana jest w III-ej klasie). Dostosowanie Odry do IV klasy żeglowności wiąże się m.in. z przebudowaniem (wydłużeniem i poszerzeniem) ponad 20 śluz i jazów; poszerzeniem łuków na rzece i zapewnieniem odpowiedniej głębokości czy prześwitów obiektów inżynierskich.





Lista pilnych zadań to m. in.:

- rewitalizacja szlaku odrzańskiego (odbudowa infrastruktury, regulacja koryta i brzegów rzeki łącznie z zabezpieczeniem przeciwpowodziowym, **budowa zbiorników w Raciborzu i Kotlarni**),
- odbudowa portu kozielskiego (nadanie nowych funkcji dla istniejącej infrastruktury),
- rozwój stoczni chociażby w górnym i środkowym biegu Odry,
- budowa infrastruktury umożliwiającej rozwój funkcji turystycznych (mariny, ścieżki rowerowe i trasy spacerowe wzdłuż rzeki),
- realizacja zadań wpisujących się w zrównoważony rozwój i dziedzictwo kulturowe.



Aby wykorzystać szansę Polski na miliardowe dotacje z UE Polski Rząd powinien ratyfikować konwencję AGN ustanowioną przez Organizację Narodów Zjednoczonych. Chodzi o przystąpienie Polski do Europejskiego Porozumienia w sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Międzynarodowym Znaczeniu (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance; Accord Européen Sur Les Grandes Voies Navigables – AGN).

Chęć przystąpienia Polski do porozumienia AGN została już zgłoszona Europejskiemu Komitetowi Gospodarczemu przy Organizacji Narodów Zjednoczonych w Genewie. Oficjalnie więc zadeklarowaliśmy wolę akcesji do AGN.





Konwencja AGN wprowadzi nasze rzeki do strategicznej sieci europejskich wodnych dróg transportowych. Jednak to jednocześnie zobowiązanie do zapewnienia drogom wodnym co najmniej IV klasy żeglowności.

Do osiągnięcia tego może przyczynić się innowacyjny projekt „Polska 3.0”. Jest to największy projekt klastrowy w Europie, wpisujący się w jej nowe strategie finansowania, ponieważ jest on realizowany poprzez firmy zrzeszone w klastrach i dotyczy transportu multimodalnego. Zakłada przywrócenie transportu na rzekę Odrę, połączenie Odra - Dunaj - Łaba i budowę największego w Europie Centrum Logistycznego - Gorzyczki – Wierzniowice, a także przedłużenie szerokiego toru ze Sławkowa do Centrum Logistycznego, przy równoczesnej modernizacji obecnej trasy Sławków – Hrubieszów.





Na terytorium Polski znajdują się trzy szlaki wodne w ramach europejskiego systemu śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym.

Są to:

1. Droga wodna E40, łącząca Morze Bałtyckie od Gdańska z Morzem Czarnym w Odessie,
2. **Droga wodna E30, przebiegająca Odrzańską Drogą Wodną, łącząca Morze Bałtyckie w Świnoujściu z Dunajem w Bratysławie,**
3. Droga wodna E70, łącząca Odrę z zalewem Wiślanym i stanowiąca część europejskiego szlaku komunikacyjnego wschód-zachód łączącego Kłajpedę z Rotterdamem.



# Odrzańska Droga Wodna

Wojewoda Opolski Adrian Czubak



## Międzynarodowe drogi wodne w Polsce

- **E30**  
Dunaj (Bratysława) -  
Morze Bałtyckie (Szczecin)
- **E40**  
Morze Bałtyckie (Gdańsk) -  
Morze Czarne (Odessa)
- **E70**  
Atlantyk (Antwerpia) -  
Morze Bałtyckie (Kłajpeda)