

Notatka służbowa z VI spotkania Zespołu ds. Żeglugi na Odrze

W spotkaniu Zespołu ds. Żeglugi na Odrze przy Wojewodzie Dolnośląskim w dniu 16 maja 2016 r. w godz. 13.00 - 15.00 w Dolnośląskim Urzędzie Wojewódzkim uczestniczyli:

1. Piotr Maryński - Radny Rady Miejskiej Wrocławia
 2. Joanna Przybyszewska – Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego
 3. Jan Pyś - Urząd Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu
 4. Teresa Szczerba - Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu
 5. Andrzej Bujak – Instytut Logistyki WSB
 6. Waldemar Rybicki – Stowarzyszenie TŻŚ
- a także Goście Zespołu (załącznik do Notatki).

Tematy poruszane podczas spotkania Zespołu to:

1. Analiza Planu Odpowiedzialnego Rozwoju (Ministra Morawieckiego) pod kątem żeglugi śródlądowej na Odrze.
2. Problematyka umiędzynarodowienia zagadnień Odrzańskiej Drogi Wodnej (Komisja Odrzańska)
3. Realizacja kluczowych projektów śródlądowych na Odrze finansowych ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIS 2014-2020).
4. Wyższe uczelnie i instytucje badawczo-projektowe dla Odrzańskiej Drogi Wodnej
5. Obywatelski Projekt Zalew Lubuski

Spotkanie rozpoczął Pan Wojewoda Paweł Hreniak, który przywitał zebranych. Pan Wojewoda oraz Zespół wymienili się informacjami na temat działań podjętych w ostatnim czasie w sprawach żeglugi na Odrze. Pan Wojewoda zaproponował temat, do opracowania przez Zespół, który brzmi:

Analiza Planu Odpowiedzialnego Rozwoju (Ministra M. Morawieckiego) pod kątem żeglugi śródlądowej na Odrze.

Zdaniem zespołu ds. Żeglugi na Odrze w Planie Odpowiedzialnego Rozwoju nie ma punktów odniesienia do transportu rzeczno-głosnego. Głos w sprawie zabrał Pan Piotr Maryński, który zwrócił uwagę na poruszany w Planie temat: Silna polska gospodarka a klastry i doliny przemysłowe. Stwierdził, że inicjatywa klastrowa idealnie wpisywałaby się w temat rzeki Odry. Pani Joanna Przybyszewska wskazała na zapisy dot. polityki energetycznej kraju, która jest także przedmiotem Planu. Podkreśliła, że każdy, stopień wodny i piętrzenie wody to potencjał dla hydroenergetyki i takie piętrzenia należałoby obowiązkowo wykorzystywać, co również powinno być uwzględnione w Planie.

Zespół rekomenduje:

Przygotowanie kolejnego w Programie: „Przykładowego programu rozwoju” - pod nazwą Viadrus.

- a) Zasięg programu rozwoju – całe Nadodrze

- b) Cel - Budowa potencjału transportowego i gospodarczego Odrzańskiej Drogi Wodnej (E-30)
- c) Zakładany efekt - Rozwój firm armatorskich, stoczni, portów śródlądowych (centrów logistycznych), budownictwa wodnego, wzrost udziału OZE, bezpieczeństwo powodziowe.
- d) Przesłanki rynkowe - Zmniejszenie kongestii i kosztów transportu, wzrost wymiany handlowej z UE, zapotrzebowanie na statki rzeczne, produkcja OZE, gromadzenie wody (surowiec). Rozwój nowoczesnych systemów zarządzania ruchem statków (komunikacja satelitarna, naziemna i informatyczna). Rozwój nowoczesnych urządzeń wyposażenia statków (radary, echosondy, sonary, automatyka i elektronika statkowa)
- e) Potencjał na kolejne projekty - Rozbudowa sieci międzynarodowych dróg wodnych E-40 i E-70 ich gospodarcze wykorzystanie oraz budowa zabezpieczenia przed powodzią i suszą wzdłuż tych akwenów.
- f) Podmioty potencjalnie zaangażowane w projekt:
 - administracja państw przez które droga wodna przebiega,
 - zleceniodawcy – np.:spółki węglowe i energetyczne (PGE), chemia i petrochemia, przemysł maszynowy.
 - podmioty gospodarcze zajmujące się usługami logistycznymi w tym transportem wodnym, hydroenergetyką
 - podmioty korzystające z wód - rolnictwo, przemysł, aglomeracje
 - administracja samorządowa różnych szczebli i mieszkańcy terenów zalewnych przez wodę,
 - uczelnie i wydziały zajmujące się budownictwem wodnym, budową statków, logistyką, planowaniem przestrzennym
 - podmioty dysponujące kapitałem - np. banki, przedsiębiorstwa
 - organizacje ekologiczne i turystyczne.

Zespół proponuje aby w Planie w części związanej z transportem pt. Infrastruktura transportowa to krwioobieg gospodarki uwzględnić w systemie transportowym kraju tzw. akweny transportowe tj drogi wodne międzynarodowego znaczenia (E-30, E-40 i E-70) oraz autostrady morskie.

Dalej w części Planu dotyczącej reindustrializacji Zespół przedstawił propozycję powołania Klastra Nadodrza. Celem Klastra Nadodrza byłoby połączenie podmiotów gospodarczych władz różnego szczebla, środowisk naukowych oraz organizacji pozarządowych zainteresowanych Odrą wokół przedsięwzięcia jakim jest zrównoważony rozwój gospodarczy związany z przyłączeniem Odry do sieci międzynarodowych dróg wodnych.

Zespół proponuje także aby w części pt. Działy Krajowych Inteligentnych Specjalizacji (Zrównoważona energetyka) lub Cele na rok 2020 – długofalowa strategia energetyczna kraju wpisać rozwój OZE w tym hydroenergetyki w ramach gospodarczego wykorzystania akwenów w tym transportowych.

Zespół proponuje aby Plan Odpowiedzialnego Rozwoju nawiązywał także do Strategii Rozwoju Polski Zachodniej 2020, w której pierwszy z 8 projektów kluczowych nosi nazwę Modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej, a dostępność transportowa makroregionu Polski Zachodniej w pozostałych projektach to m.in. modernizacja linii kolejowych w ciągu Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego, dokończenie budowy drogi S3 w ciągu Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego oraz dokończenie budowy drogi S5.

Problematyka umiędzynarodowienia zagadnień Odrzańskiej Drogi Wodnej (Komisja Odrzańska)

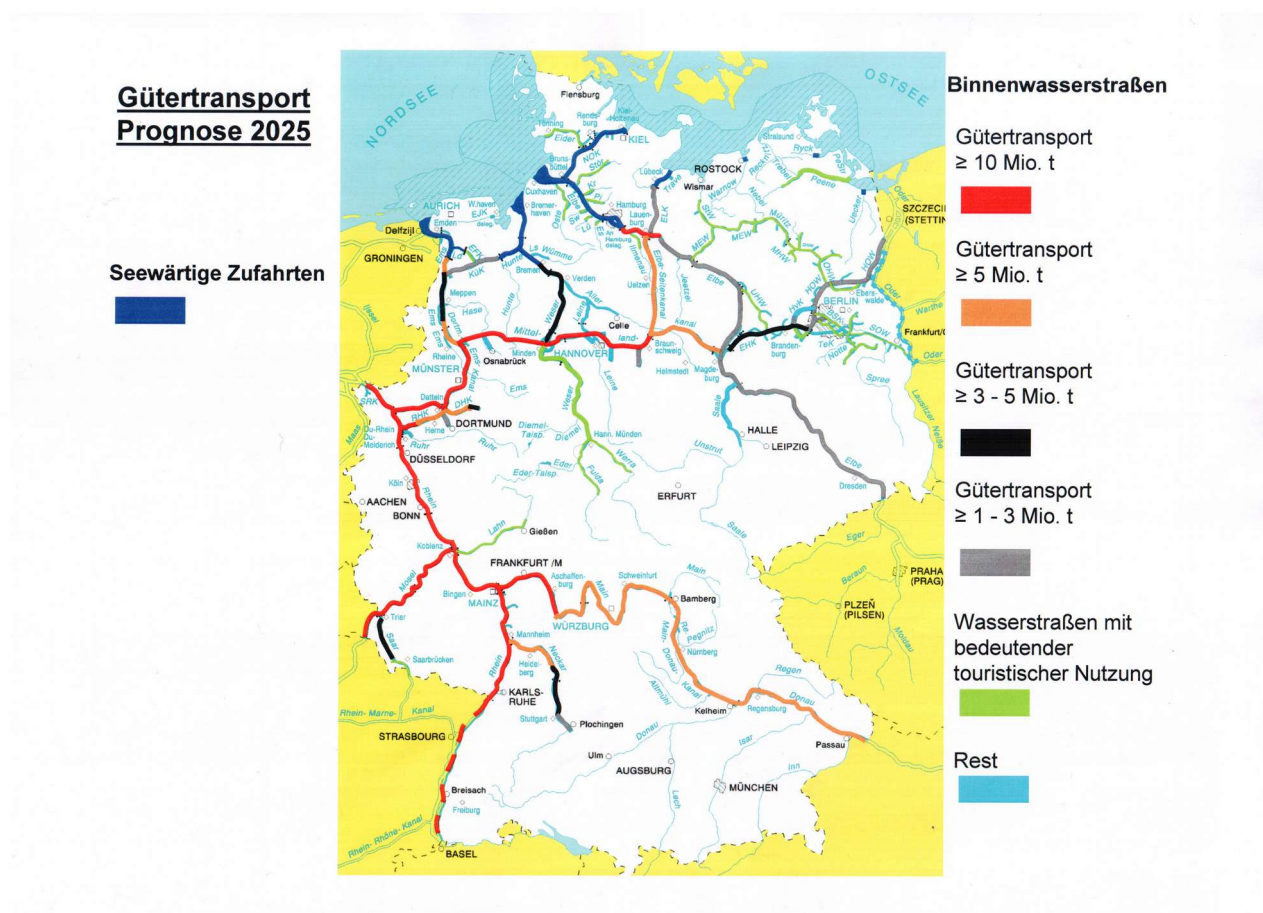
Pan Wojewoda Paweł Hreniak poinformował zebranych, że na początku lipca br we Wrocławiu odbędzie się szczyt Grupy Wyszehradzkiej. Grupa tych państw plus Bułgaria i Rumunia w roku 2010 zaprezentowały swoje szczególne zainteresowanie rozwojem dróg wodnych w Europie środkowej w tym budową Kanału Dunaj-Odra-Łaba oraz modernizacją Odrzańskiej Drogi Wodnej do klas międzynarodowych.

Inicjowanie współpracy międzynarodowej w sprawach Odry powinno integrować także różne regiony Nadodrza, które podejmują współpracę w tym zakresie. Dlatego na spotkanie zaproszeni zostali Pani Gabriela Tomik oraz Pan dr Bogdan Tomaszek reprezentujący Zespół Odrzański województwa opolskiego, którzy w sprawach odrzańskich intensywnie współpracują ze stroną Czeską. Gościem Zespołu był także Pan Grzegorz Załoga Wiceprezes Zachodniej Izby Gospodarczej z Gorzowa Wlkp, który jest także szefem niemiecko-czesko-polskiej Unii Izb Łaby/Odry współpracujący ze stroną niemiecka.

Głos w sprawie zabrał Pan Włodzimierz Chlebosz, który stwierdził, że to głównie od strony polskiej zależy przywrócenie żeglugi na Odrze jeżeli Polska udroźni Odrę i zapewni wymianę towarową to strona niemiecka chętnie przystąpi do współpracy. Swoją opinię wyraził także Pan Waldemar Rybicki, który apelował o zajęcie się sprawami polskim, zanim przejdziemy do współpracy polsko-niemieckiej. Podkreślił, że Niemcy są pragmatykami i należy solidnie przygotować się do dyskusji. Na temat współpracy polsko - niemieckiej wypowiedziała się także Pani Gabriela Tomik, która zaznaczyła, że współpraca ze stroną Niemiecką musimy opierać się na naszych intensywnych i skutecznych przygotowaniach co może potrwać jakiś czas. Dodała także, iż w obecnej sytuacji nie jesteśmy partnerem do współpracy na tym samym poziomie. Pani Burmistrz Kuźni Raciborskiej Gabriela Tomik współorganizatorka m.in współpracy międzynarodowej na pograniczu czesko-polskiej Odry poinformowała, że 25 maja 2016 r. w Bohuminie (Czechy) będzie miało miejsce kolejne czesko-polskie Forum Odrzańskie. Głównym tematem Forum będzie koncepcja przedłużenia Odrzańskiej Drogi Wodnej od Koźła do granicy czeskiej. Pan Andrzej Bujak stwierdził, że zbyt długo powtarzamy pewne powinności i mówimy co należy robić nie podejmując jednak żadnych działań. Zaznaczył, że modernizacja Odry to projekt cywilizacyjny. W zakresie współpracy czesko-polskiej wypowiedział się Pan Arkadiusz Ignasiak Honorowy Konsul Republiki Czeskiej we Wrocławiu. Konsul stwierdził m.in., że strona czeska nie wierzy w polskie deklaracje dotyczące współpracy przy Kanale Dunaj-Odra-Łaba i modernizacji Odry. Dodatkowo Odra nie jest atrakcyjnym dla Czechów korytarzem transportowym, gdyż zdolności przeładunkowe Zespołu Portów Szczecin - Świnoujście są bliskie wyczerpania się (70-80% wykorzystania), a terminala kontenerowego nie ma. Pan Konsul zauważył, że nie tylko czescy armatorzy powinni wybierać raczej Wisłę i możliwość przeładunków w portach Gdańsk i Gdynia, mających znaczny zapas potencjału przeładunkowego. Pani Gabriela Tomik przychyliła się do zdania Konsula i stwierdziła, że strona czeska postrzega nas jako stronę nierzetelną. W kraju czekamy na zatwierdzenie przez Rząd programu modernizacji dróg wodnych, który będzie zaledwie sygnałem do możliwości przystąpienia do dalszych działań na rzekach. Pani Teresa Szczerba stwierdziła, że najpierw przez 25 lat miała miejsce ekologizacja gospodarki wodnej, a obecnie ministerstwa blikują swoje działania. Pan Waldemar Rybicki potwierdził pogląd, że tylko dyskutujemy i z niewiele się zmienia dla transportu wodnego. Stwierdził, że czuje się niepotrzebny na spotkaniach Zespołu. Poprosił o informacje co dzieje się z powołaniem szkoły żeglugi śródlądowej we Wrocławiu. W imieniu Pana Wojewody głos zabrał jego Doradca pan Marcin Krzyżanowski, który powiedział, że działania w sprawie powołania szkoły odbywają się na kilku poziomach: gminy, województwa i ministerstwa o czym dowiemy się od Pana Wojewody. Pan Piotr Maryński poinformował, że priorytetem dla Zespołu jest uruchomienie żeglugi na trasie Śląsk-Wrocław i

podejmowane są działania w tym kierunku o czym Zespół zostanie również niedługo powiadomiony. J.Pyś poinformował, że działania Zespołu polegają m.in. na sporządzaniu notatek i rekomendacji do Wojewody Wrocławskiego, który następnie kieruje dokumenty do odpowiednich instytucji rządowych. J.Pyś zaapelował do członków Zespołu aby brali bardziej aktywny niż do tej pory udział w sporządzaniu dokumentów dla Pana Wojewody i również w kontekście tej beczynności niektórych członków Zespołu oceniali brak efektów działań Zespołu.

Jan Pyś przekazał zgromadzonym informacje ze spotkania 25 kwietnia br Unii Izb Łaby/Odry w Berlinie. Na spotkaniu był obecny poseł Stefan Zierke, przewodniczący parlamentarnej grupy Odra w Bundestagu. W zeszłej kadencji Sejmu nawiązał kontakty z parlamentarzystami Zespołu Parlamentarnego Przyjaciół Odry. Obecnie szuka nowych kontaktów Parlamentarnych. Strona niemiecka zaliczyła Odrę do rzek bez znaczenia dla żeglugi zawodowej. Co oznacza, że strona niemiecka nie przewiduje żadnych regularnych działań na rzece. Niemiecka klasyfikacja dróg wodnych przedstawia się w sposób następujący:



1. Kolor czerwony - Sieć priorytetowa A - Ruch równy lub większy niż 10 mln t/r - szybki rozwój **UWAGA!!!**
2. Kolor brązowy - Sieć główna B - Ruch równy lub większy niż 5 mln t/r - rozwój
3. Kolor czarny - Sieć uzupełniająca C - Ruch 3-5 mln t/r – optymalizacja rozwoju
4. Kolor szary - Sieć poboczna D - Ruch 1-3 mln t/r – bez rozwoju
5. Kolor zielony - Sieć Turystyczna - znaczenie dla turystyki
6. Kolor jasnoniebieski - Pozostałe drogi wodne – akweny bez znaczenia dla żeglugi

Pan deputowany Stefan Zierke został przez Pana Wojewodę Dolnośląskiego Pawła Hreniaka zaproszony do Wrocławia na spotkanie dotyczące przyszłości Odry. Pan deputowany przyjął zaproszenie i poinformował, że chciałby aby w spotkaniu uczestniczyli także parlamentarzyści Bundestagu z innych ugrupowań politycznych zainteresowanych rzeką. Na spotkaniu był obecny Prezes Niemiecko-Czesko-Polskiej grupy podmiotów gospodarczych Unii Izb Łaby/Odri Pan Grzegorz Załoga. Pan Prezes zobowiązał się podjąć współpracę dla zorganizowania spotkania parlamentarzystów niemieckich z Panem Wojewodą Pawłem Hreniakiem Prezes stwierdził także, że nie ma Odry Granicznej bez współpracy polsko-niemieckiej. Dzisiaj Odra jest dla Niemców z bardzo racjonalnych powodów marginesem zainteresowań. Naszymi działaniami musimy dać Niemcom argumenty aby Odra znalazła się w obszarze zainteresowań strony niemieckiej.

Na spotkaniu 25 kwietnia br swoje zainteresowanie Odrą wyrazili przedstawiciele Izb z Cottbus, Magdeburga a w szczególności z Frankfurtu nad Odrą. Gundolf Schülke przewodniczący Wschodniobrandenburskiej Izby z Frankfurtu nad Odrą poinformował, że Izba z Frankfurtu nad Odrą uczestniczy w projekcie INTERREG realizowanym w latach 2016-2019, którego celem jest wzmocnienie konkurencyjności żeglugi w tym śródlądowej w Rejonie Morza Bałtyckiego. Partnerem wiodącym jest Hamburg. W projekcie ze strony Polskiej uczestniczy Bydgoszcz oraz Szczecin. Poinformował, że Izba realizuje program EMMA, którego celem jest wzmocnienie przewozów transportu wodnego we wschodnich Niemczech oraz Europie Wschodniej. Przewodniczący poinformował, że 21 listopada 2016 r. w Warszawie w Hotelu Marriott odbędzie się Konferencja Stołeczna. W ramach Konferencji planowane są panele: Odry – w tym realizacja umowy polsko-niemieckiej oraz projekt centrum marketingowego w Bydgoszczy.

Kolejne spotkanie międzynarodowe, którego tematem była również Odra miało miejsce w dniu 10 maja br w Eisenhüttenstadt (Niemcy). Okazją do spotkania była 125 rocznica wybudowania Kanału Odra-Sprewa. Przewodniczący Izby Gundolf Schülke poinformował, że Kanał Odra-Sprewa, który miał ogromne znaczenie dla rozwoju Śląska i Brandenburgii ma już 125 lat. Reprezentant ministerstwa federalnego właściwego ds. żeglugi śródlądowej poinformował, że w marcu br opublikowano dokument intencyjny, z którego wynika, że do roku 2030 na Kanale nie będą przeprowadzane żadne inwestycje. Powodem takiego stanowiska jest prognoza przewozowa, która dla Kanału wynosi poniżej 0,6 mln t ładunków rocznie. Z prognozą tą nie zgadzają się izby przemysłowe, które mówią, że przedsiębiorstwa deklarują iż rocznie przewiozą ok 6 mln t. ładunków. Szef izby Gundolf Schülke podkreślił znaczenie Kanału Odra-Sprewa dla gospodarki i jego rolę jako połączenie między Niemcami i Polską. Powiedział, że ten historyczny sukces gospodarczy obecnie hamowany jest restrykcyjnymi decyzjami politycznymi. Stwierdził, że jak rząd federalny nie zmieni stanowiska dotyczącego przyszłości modernizacji Kanału Odra-Sprewa to przedsiębiorcy pojadą do Berlina i pomogą rządowi zmienić zdanie. Pyś stwierdził, że niebawem będziemy obchodzić 25 lat Traktatu o dobrym sąsiedztwie i przyjaznej współpracy, który został podpisany 17 czerwca 1991. Artykuł 18 ust. 1 Traktatu mówi, że: *umawiające się strony dążą do rozszerzenia połączeń transportowych w ruchu powietrznym, kolejowym, drogowym oraz w żegludze morskiej i śródlądowej, wykorzystując najnowocześniejsze technologie.* Przepis ten daje podstawy zarówno stronie niemieckiej jak i polskiej do realizacji ambitnych inwestycji w transporcie wodnym na Odrze oraz na drogach wodnych pogranicza polsko-niemieckiego.

Pyś poinformował, że we Wrocławiu został powołany sekretariat Międzynarodowej Komisji Ochrony Odry przed Zanieczyszczeniem. Członkami Komisji są Republika Czeska, Niemcy i Polska 24 listopada 2016 r. Komisja będzie obchodziła 20 lecie powołania, nastąpi także przekazanie przewodnictwa w Komisji.

Pan Wojewoda Paweł Hreniak poinformował Zespół, że umiędzynarodowienie problematyki Odrzańskiej Drogi Wodnej jest ważne i nie można tego tematu traktować jako drugorzędnego, gdyż do roku 2023 wspólnie z naszymi sąsiadami powinniśmy złożyć do UE wnioski o dokonanie zmian w sieci transeuropejskich korytarzy transportowych (TEN-T), do której to sieci aspiruje Odra. Wpisanie rzeki do sieci korytarzy i powołanie międzynarodowej komisji odrzańskiej umożliwi współfinansowanie modernizacji rzeki oraz dotacje z mechanizmu finansowego: Łącząc Europę. Pan Wojewoda Paweł Hreniak podsumował, że lobbings europejski jest niezwykle istotny i należy go prowadzić równolegle ze sprawami polskimi.

Zespół rekomenduje:

Należy skonkretyzować prace nad umiędzynarodowieniem problematyki Odrzańskiej. W sprawach współdecydowania o Odrze powinno istnieć jedno międzynarodowe gremium. Obecnie istnieje wiele międzynarodowych komisji odrzańskich: dwie komisje bilateralne Ministerstwa Środowiska (polso-niemiecka i polsko-czeska), Międzynarodowa Komisja Ochrony Odry przed Zanieczyszczeniem oraz Komisja DOL (Dunaj-Odra-Łaba) dawna OKO. Komisja Ochrony Odry przed Zanieczyszczeniem to ciało funkcjonujące w ramach UE, dlatego należy wpłynąć na Komisję aby w ramach swoich struktur przywróciła zlikwidowaną grupę do spraw gospodarczego wykorzystania Odry.

Kolejnym tematem omawianym przez Zespół była:

Realizacja kluczowych projektów śródlądowych na Odrze finansowych ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIS).

Informacje o braku finansowania inwestycji odrzańskich przekazała Pani Dyrektor RZGW Wrocław Teresa Szczerba. Poinformowała, że brak ich realizacji może mieć dalekosiężne skutki dla przywrócenia żeglugi na Odrze. Brak zapewnienia finansowania ze środków Unii Europejskiej spowoduje nie rozpoczęcie realizacji zadań zgłoszonych na ww. liście i grozi przerwaniem ciągłości żeglugi na odcinku skanalizowanym Odrze. Na obiekty takie jak śluza na stopniu Brzeg Dolny, śluza stopnia Krapkowiec, śluza pociągowa stopnia Opole zostały wydane w ubiegłym roku przez Nadzór Budowlany nakazy usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości zagrażających bezpieczeństwu użytkowników drogi wodnej jak i bezpieczeństwu obiektu budowlanego. Stan jazów na stopniach Januszkowice, Wróblin i Zawada również określany jest jako zły i wymagający pilnej interwencji. Brak dokończenia prac na stopniu Brzeg Dolny doprowadzi do konieczności zwrotu dofinansowania z Unii Europejskiej. Są to zadania na przygotowanie których RZGW Wrocław poniosł już istotne środki budżetowe. Nasze wystąpienie podyktowane jest istotnymi przesłankami dla przyszłej oceny racjonalności i gospodarności podejmowanych decyzji. Pozwoli na uniknięcie roszczeń użytkowników Odrzańskiej Drogi Wodnej, wywiązania się z priorytetów rządowych w przedmiocie żeglugi i odpowiedzialności za sprawność obiektów gospodarki wodnej, ich bezpieczeństwo co stanowi o gwarancji bezpieczeństwa publicznego w tym zakresie.

Stanowisko Zespołu:

W związku z powzięciem informacji o nieuwzględnieniu na liście kluczowych projektów śródlądowych finansowanych ze środków POIS osi priorytetowej III działanie 3.2 zadań przygotowanych do realizacji przez Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu na lata 2014-2020 a gwarantujących uruchomienie na rzece

Odrze żegluga na trasie Śląsk – Wrocław, Zespół wnosi o wyjaśnienie, dlaczego inwestycje nie zostały ujęte i o utrzymanie listy projektów z uwzględnieniem zadań zgodnie z tabelą:

Lp	Nazwa Projektu	Koszt całkowity [mln zł]	Wkład UE [mln zł]
1	„Remont i modernizacja zabudowy regulacyjnej Odry Swobodniepłynącej – odbudowa i modernizacja zabudowy regulacyjnej – w celu przystosowania odcinka Odry od Malczyc do ujścia Nysy Łużyckiej do Va klasy drogi wodnej”	509,0	432,65
2	„Stopień Brzeg Dolny - roboty remontowo - modernizacyjne na stopniu, Etap II”	40,0	34,0
3	„Modernizacja jazów odrzańskich na odcinku w zarządzie RZGW Wrocław – woj. opolskie Etap I (Januszkowice, Wróblin, Zwanowice) „Modernizacja jazów odrzańskich na odcinku w zarządzie RZGW Wrocław – woj. opolskie Etap II (Krępa, Groszowice, Dobrzeń)	200,0	170,0
4	„Modernizacja 3 śluz pociągowych wraz z ich awanportami i sterowniami, na stopniach wodnych Januszkowice, Krapkowice i Opole oraz rewitalizacja śluz krótkich dla ciągłości żegluga śródlądowej – przystosowanie Odry do Va klasy drogi wodnej”	65,0	55,25
5	„Budowa jazu klapowego na stopniu wodnym Ujście Nysy w km 180,5 rz. Odry z uwzględnieniem obiektów towarzyszących”	85,0	72,25
6	„Modernizacja stopnia wodnego Rędzin na Odrze w km 260,7 – przystosowanie do Va klasy drogi wodnej”	91,0	77,35

Następny temat spotkania to:

Wyższe uczelnie i instytucje badawczo-projektowe dla Odrzańskiej Drogi Wodnej

Jan Pyś poinformował, że Minister Gospodarki Morskiej i Żegluga Śródlądowej na spotkaniu w Sejmie poświęconym prezentacji modernizacji dróg wodnych w Polsce Jerzy Materna skierował apel do polskich uczelni, aby uwzględniły w swoich badaniach naukowych problematykę transportu wodnego i infrastruktury hydrotechnicznej w Polsce. Natomiast J.Pyś wskazał, że tematyka międzynarodowych dróg wodnych jest interdyscyplinarna i mogłaby obejmować w ramach Odrzańskiej Drogi Wodnej np.:

1. Studium Wykonalności Modernizacji Odry do min IV klasy.
2. Montaż finansowy regulacji Odry do min IV klasy.
3. Walory ekologiczne i ochrony przeciwpowodziowej regulacji Odry do min IV klasy.
4. Opłacalność regulacji Odry do min IV klasy.
5. Potencjalni kontrahenci, wielkości i kierunki potoków ładunków przy regulacji Odry do min. IV klasy.

Powiedział, że samo Studium Wykonalności Modernizacji Odry to opracowanie obejmujące wiele funkcji Odry od gospodarczych, przez społeczne, kulturowe i ekologiczne. Takie opracowanie powinno obejmować:

- a) System wodny dorzecza zabezpieczający przed suszą i powodzią w tym: (1) diagnoza przepustowości i

retencji koryta rzeki i dorzecza, (2) lokalizacja budowli wodnych w tym stopni wodnych i polderów, wałów przeciwpowodziowych, kanałów przeciwpowodziowych (ulgi), (3) plany systemów melioracji.

- b) Ujęcia i zrzuty wody dla przemysłu, rolnictwa i potrzeb komunalnych.
- c) Wykorzystanie potencjału transportowego, w tym
 - zaplanowanie klasy drogi wodnej a następnie wszystkich budowli hydrotechnicznych w tej klasie (optymalna klasa to Va/b);
 - obliczenie potencjalnych przewozów z uwzględnieniem: połączeń z portami morskimi, lokalizacją okręgów przemysłowych, dużych zakładów przemysłowych, centrów logistycznych i in);
 - lokalizacja stopni wodnych (jaz, śluza, elektrowni wodnych, przepławka dla ryb, np. tor do kajakarstwa górskiego i in),
 - lokalizacja mostów kanałowych w sytuacji gdy droga wodna będzie przechodziła nad drogą kołową czy kolejową;
 - lokalizacja żeglugowych kanałów lateralnych (równoległych);
 - lokalizacja budowanych lub planowanych połączeń drogi wodnej z innymi drogami wodnymi i dorzeczami;
 - lokalizacja zbiorników retencyjnych lub miejsca połączenia z rzeką w celu zasilania drogi wodnej w wodę.
 - lokalizacja okręgów przemysłowych (istniejących i nowych)
 - lokalizacja portów rzecznych;
 - lokalizacja nabrzeży przeładunkowych;
 - lokalizacja intermodalnych centrów logistycznych przystosowanych do przeładunków Ro-Ro, kontenerów, materiałów niebezpiecznych i np.: gazu LNG;
 - wskazanie przepraw mostowych istniejących, które należy przebudować lub planowanych których prześwity powinny spełniać parametry międzynarodowej drogi wodnej;
 - wskazanie miejsc postoju statków, wyposażone w infrastrukturę do poboru wody, paliwa i zdawania ścieków (np. porty rzeczne);
 - Wskazanie miejsc na postój zimowy statków tzw. schroniska (np. porty rzeczne).
- d) Wykorzystanie potencjału energetycznego drogi wodnej.
- e) Utrzymanie rzek i wykorzystanie kruszywa rzeczno.
- f) Rozwoju rybactwa śródlądowego.
- g) Turystyczne i rekreacyjne wykorzystanie akwenów.
- h) Walory ekologiczno-przyrodnicze Dorzecza, w tym: (1) projekty lokalizacji oczyszczalni, (2) mapa obszarów

podlegających szczególnie ochronie (np. Natura 2000, parki), (3) wskazanie miejsc rekompensat działań regulacyjnych na rzece, (4) wskazanie miejsc naturalnej retencji takich jak: łęgi, bagna, naturalne zbiorniki, obszary zalesienia i in.

- i) Wskazanie form współpracy międzynarodowej w ramach wspólnego projektowania w dorzeczu.

W związku z tematyką spotkania w obradach Zespołu uczestniczyli goście reprezentujący naukę: Pani dr Emilia Skupień z Politechniki Wrocławskiej, Pan prof. Andrzej Bujak z Instytutu Logistyki WSB Wrocław, Pan dr Jerzy Dudek również z Instytutu Logistyki, Pan dr Bogdan Tomaszek z WSB Opole.

Pan Bogdan Tomaszek członek opolskiego zespołu ds Żeglugi na Odrze poinformował, że sprawy, którymi zajmują się nasze zespoły są podobne. Zniecierpliwienie członków zespołów bierze się stąd, że jednocześnie chcemy załatwić sprawy zaległe, bieżące oraz przyszłe. Ważne jest abyśmy zajmowali się konkretnymi sprawami np.: zbiornikiem wodnym w Kotłarni lub ożywieniem transportu wodnego na odcinku Gliwice Wrocław. W przypadku zbiornika, pomimo przygotowania dokumentacji już kilka lat temu, do chwili obecnej nie została podjęta decyzja o rozpoczęciu inwestycji. Dlatego Pan Tomaszek nie do końca wierzy, że zapowiedzi modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej skończą się szybkim i namacalnym sukcesem. Inną konkretną sprawą wskazaną przez Pana Tomaszka jest zapewnienie warunków nawigacyjnych dla działających w Kędzierzynie-Koźlu stoczni przynajmniej w klasie III. Przedłużająca się obecna niekorzystna sytuacja może doprowadzić do bankructwa ostatnich podmiotów żyjących z Odry i wycofanie się tych, którzy próbują coś zrobić na rzece. Przykładem niech będzie inicjatywa i rozpoczęcie inwestycji za kwotę ponad 300 mln zł uruchomienia portu Kędzierzyn-Koźle oraz działalność firmy FAMET, która za podobną kwotę modernizuje specjalistyczny port do przeładunku urządzeń wielkogabarytowych w dzielnicy Metalchem w Opolu.

Pani dr Emilia Skupień stwierdziła, że Politechnika Wrocławska posiada specjalistów budownictwa wodnego w tym zajmujących się problematyką śluz, jazów, zbiorników wodnych. Są także specjaliści konstrukcji statków. Politechnika zajmuje się także logistyką, i jej niezawodnością, organizacja transportu, możliwościami przewozowymi, przepustowością. Częścią hydrologiczną projektów wg Pani Skupień powinni zająć się naukowcy z Hydroprojektu bądź Uniwersytetu Przyrodniczego. Pani Skupień dodała, że uczelnie bardzo liczą na współpracę z Ministerstwem Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej również w pozyskiwaniu środków na realizację projektów żeglugowych. Finansowanie opracowań z tzw. grantów jest możliwe, jednak należy pamiętać, że granty służą rozwojowi nauki a nie gospodarki czy przemysłu. Są także granty służące dużym projektom rozwoju regionalnego jednak z pewnością nie dotyczą one całego Nadodrza. Pani Skupień stwierdziła, że uczelnia może w takim projekcie występować jako partner bądź lider, ale najlepiej zaangażować zewnętrzną firmę do obsługi części administracyjnej projektu.

W dalszej części dyskusji Jan Pyś poinformował, że inwestycje w infrastrukturze komunikacyjnej realizowane są na zasadzie – zaplanuj i wykonaj (autostrady, drogi szybkiego ruchu itp) Oznacza to, że zadaniem wyłonionej w wyniku przetargu firmy jest po pierwsze zaplanowanie inwestycji, uzyskanie wszelkich niezbędnych dokumentów, zgód i opinii, a po drugie wykonanie inwestycji. Jeżeli chodzi o transport rzeczny przykładowymi firmami, które byłyby w stanie zaplanować i wykonać inwestycje są:

- Sinohydro Chiny - <http://eng.sinohydro.com/>
- Ecorys Holland - <http://www.ecorys.nl/>
- Instytut Budownictwa Wodnego w Karlsruhe (BAW) Niemcy - http://www.baw.de/DE/Home/home_node.html
- Hydroprojekt Warszawa - <http://www.hydroprojekt.com.pl/>

- Hydroprojekt Wrocław - <http://hydroprojekt.profesjonalnie.net/>

Zespół rekomenduje:

Należy zainteresować uczelnie wrocławskie problematyką badań nad transportem i budownictwem wodnym. Można rozważyć ewentualne stworzenie grupy międzyuczelnianej wyspecjalizowanej w badaniach i projektach odrzańskich. Ze względu na złożoną przez Pana Ministra propozycję współpracy uczelnie wrocławskie oraz firmy badawczo projektowe Wrocławia powinny wysłać do MG MiZŚ deklaracje współpracy co powinno zaowocować rozwojem tych instytucji.

Kolejnym tematem spotkania był:

Obywatelski Projekt Zalew Lubuski

Propagatorami projektu są Panowie inż Jerzy Celecki i Zdzisław Baduszyński Goście Zespołu ds Żeglugi na Odrze. Pojawienie się takiego projektu dowodzi, że Odra pobudza do inspiracji wiele lokalnych społecznych inicjatyw. Wystarczyło, że uwolniono myślenie o rzece z ograniczeń środowiskowych i pojawiają się pasjonaci, którzy nie boją się rzeki a chcą z niej skorzystać. Według autorów wybudowanie stopnia wodnego na Odrze poniżej ujścia rzeki Bóbr pozwoli na utworzenie zbiornika wodnego w pradolinie Odry. Zalew byłby potężnym czynnikiem rozwoju regionalnego, który przyczyniłby się do powstania licznych miejsc pracy przy budowie i eksploatacji zbiornika oraz przy licznych działaniach związanych z istnieniem tego zbiornika takich jak: logistyka, transport rzeczny, turystyka rybactwo śródlądowe, hydroenergetyka, pozyskiwanie kruszywa budowlanego. Elementami składowymi zalewu byłyby:

1.	zbiornik wodny o powierzchni lustra wody	~ 3.000 ha
2.	rozlewiska Odry powyżej Radnicy	~ 800 ha
3.	zespół urbanistyczny „Stare Miasto”	~ 44 ha
4.	wyspa Gostchorze	~ 11 ha
5.	przystań jachtów i łodzi Raduszec Stary	~ 0,2 km
6.	przystań jachtów i łodzi „Kolonja Gostchorze”	~ 0,2 km
7.	przystań łodzi motorowych Połupin	~ 0,2 km
8.	przystań kajaków i rowerów wodnych Szczawno	
9.	przystań kajaków i rowerów wodnych Ciemnice	
10.	nabrzeże „Stare Miasto”	~ 3,5 km
11.	nabrzeże portowe wzdłuż ul. Chrobrego	~ 1,1 km
12.	nabrzeże portowe wzdłuż ul. Świerczewskiego	~ 1,3 km
13.	nabrzeże portowe przy ul. Wiejskiej	~ 0,4 km
14.	nabrzeże wypoczynkowe wzdłuż ul. Gubińskiej	~ 0,5 km
15.	nabrzeże wypoczynkowe wzdłuż ul. Boh. Wojska Polskiego	~ 2,2 km
16.	nabrzeże wypoczynkowe Chyże	~ 1,0 km
17.	nabrzeże wypoczynkowe Marcinowice	~ 0,6 km
18.	nabrzeże wypoczynkowe Stary Raduszec	~ 1,8 km
19.	nabrzeże wypoczynkowe Połupin	~ 1,5 km

20.	nabrzeże portowe Gostchorze	~ 0,5 km
21.	nabrzeże portowe Radnica	~ 1,0 km
22.	nabrzeże portowe Dychów	~ 0,1 km
23.	nasyp kolejowy o długości całkowitej	~ 8,0 km
24.	nasyp drogowy o długości całkowitej	~ 2,0 km
25.	wał przeciwpowodziowy powyżej elektrowni wodnej	~ 3,3 km
26.	wał przeciwpowodziowy poniżej elektrowni wodnej	~ 5,0 km
27.	wał przeciwpowodziowy dla Raduszca Starego	~ 2,8 km
28.	umocnienie nabrzeża skarpy Gostchorza	~ 6,0 km
29.	koryto rzeki poniżej elektrowni wodnej	~ 5,0 km
30.	jaz piętrzący o długości	~ 500 m
31.	elektrownia wodna o mocy zainstalowanej	~ 10 MW
32.	śluza komunikacji wodnej na Odrze o wys.	~ 5,0 m
33.	przepławka na Odrze o strumieniu wody	~ 3,0 m ³ /sek
34.	śluza przy elektrowni wodnej „Raduszc Stary” o wys.	~ 5,0 m
35.	przepławka na Bobrze	~ 0,5 m ³ /sek

Zespół rekomenduje:

Należy wspierać inicjatywy obywatelskie, zmierzające do modernizacji rzeki do celów gospodarczych. Tego typu inicjatywy oraz stowarzyszenia powinny być zapraszane do podmiotu, który powinien powstać na rzecz lobbowania za wielofunkcyjnym wykorzystaniem Odry. Inicjatywa obywatelska z Krosna Odrzańskiego pokazuje jakie efekty gospodarcze, retencyjne, przyrodnicze, możemy uzyskać na każdym stopniu wodnym zbudowanym na Odrze.

Notatkę sporządzili
Jan Pyś, Aleksandra Ciapka