



PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE

Koncepcje przebiegu tras i budowy Kanału Śląskiego

Justyna Relisko-Rybak
Biuro ds. Odrzańskiej Drogi Wodnej



III KONSULTACJE SAMORZĄDOWE, KATOWICE, 28 WRZEŚNIA 2019



- Europejskie porozumienie w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (Konwencja AGN) sporządzone w Genewie dnia 19 stycznia 1996 r.
- Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej
- Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu - biała księga
- Plan inwestycyjny dla Europy – Plan Junckera

- Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) przyjęta przez RM 22 stycznia 2013 r.
- Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030
- Program dla Śląska – jeden z projektów strategicznych Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, przyjętej przez RM 14 lutego 2017 r. Polityce regionalnej Rządu

- Deklaracje Sejmików Województw Małopolskiego i Śląskiego z października 2010 r. o współpracy w zakresie zadań priorytetowych dla obu województw
- Uchwała Nr CXII/1700/14 Rady Miasta Krakowa z dnia 9 lipca 2014 r. w sprawie uchwalenia zmiany „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa”
- Rezolucja Rady Miasta Krakowa z dnia 13 maja 2015 r.
- Porozumienie na rzecz zintegrowanej polityki rozwoju województwa śląskiego, kwiecień 2016
- Stanowisko XXIX Walnego Zebrania Członków Stowarzyszenia Gmin i Powiatów Małopolski w sprawie budowy Kanału Śląskiego i żeglugi śródlądowej, czerwiec 2016 r.

- Stowarzyszenie Miłośników Ziemi Niepołomickiej
- Opracowania własne Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie

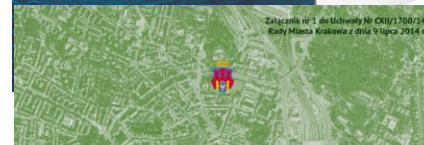


ZAŁOŻENIA DO PLANÓW ROZWOJU ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH W POLSCE NA LATA 2016-2020 Z PERSPEKTYWĄ DO ROKU 2030



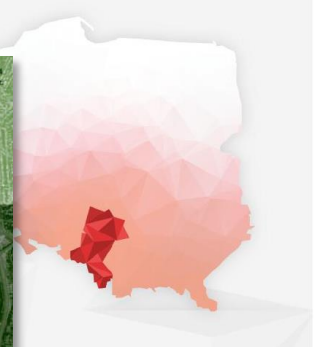
PROGRAM DLA ŚLĄSKA

STRATEGIA NA RZECZ ODPOWIEDZIALNEGO ROZWOJU



Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa

Uchwalonego Uchwałą Nr XII/07703 Rady Miasta Krakowa z dnia 15 kwietnia 2003 r. z wyłączeniem obszaru miasta w rejonie Sanatoriumi Bożego Miłosierdzia w Łągowicach



RADA MIASTA KRAKOWA
Rezolucja Nr 10/XIII/15

Rada Miasta Krakowa
zebrana na sesji w dniu 13 maja 2015 r.
uchwała niniejszą
REZOLUCJĘ

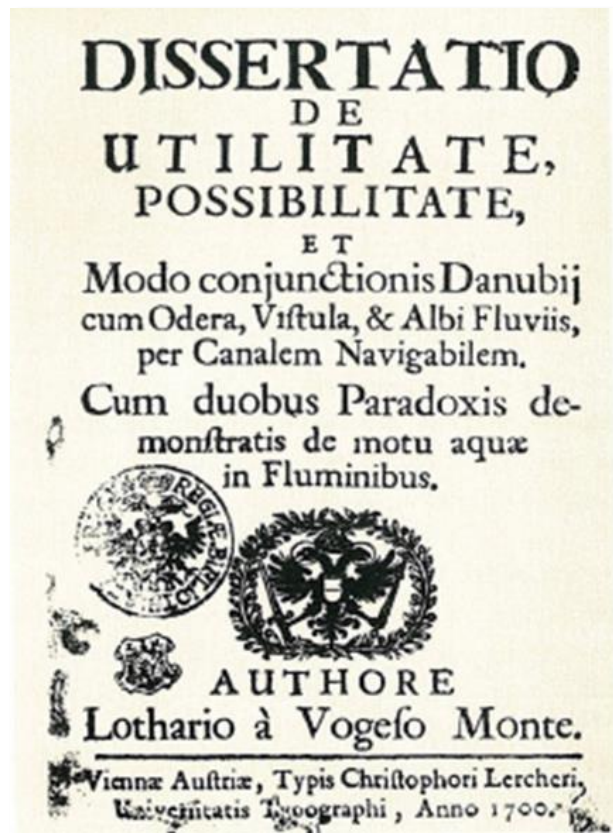
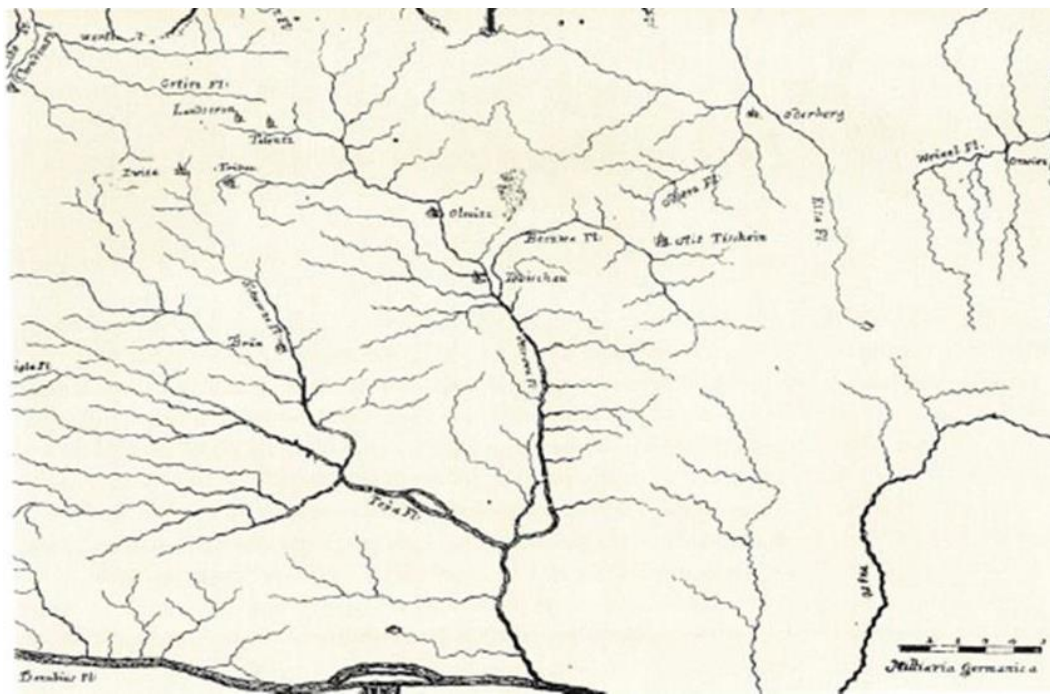
Do posłów, senatorów, Rządu Rzeczypospolitej, Ministerstwa Środowiska

W sprawie przekazania unijnych funduszy na ratowanie transportu ładunkowego na rzece Wiśle.



Koncepcje budowy drogi wodnej, łączącej górną Odrę z górną Wisłą oraz przystosowania tych rzek do celów żeglugowych, sięgają XVIII wieku.

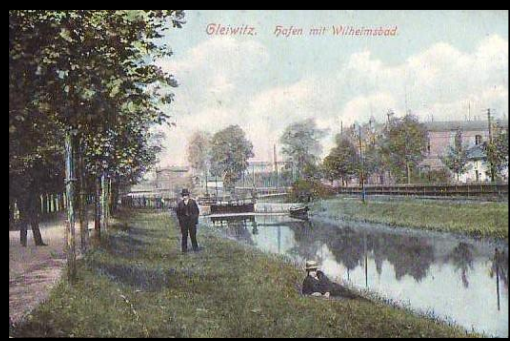
Projekty połączenia stanowiły integralną część wielkiego projektu budowy arterii wodnej Odra-Dunaj i połączenia Odry z Menem, Wełtawą, Łabą oraz Dniestrem.



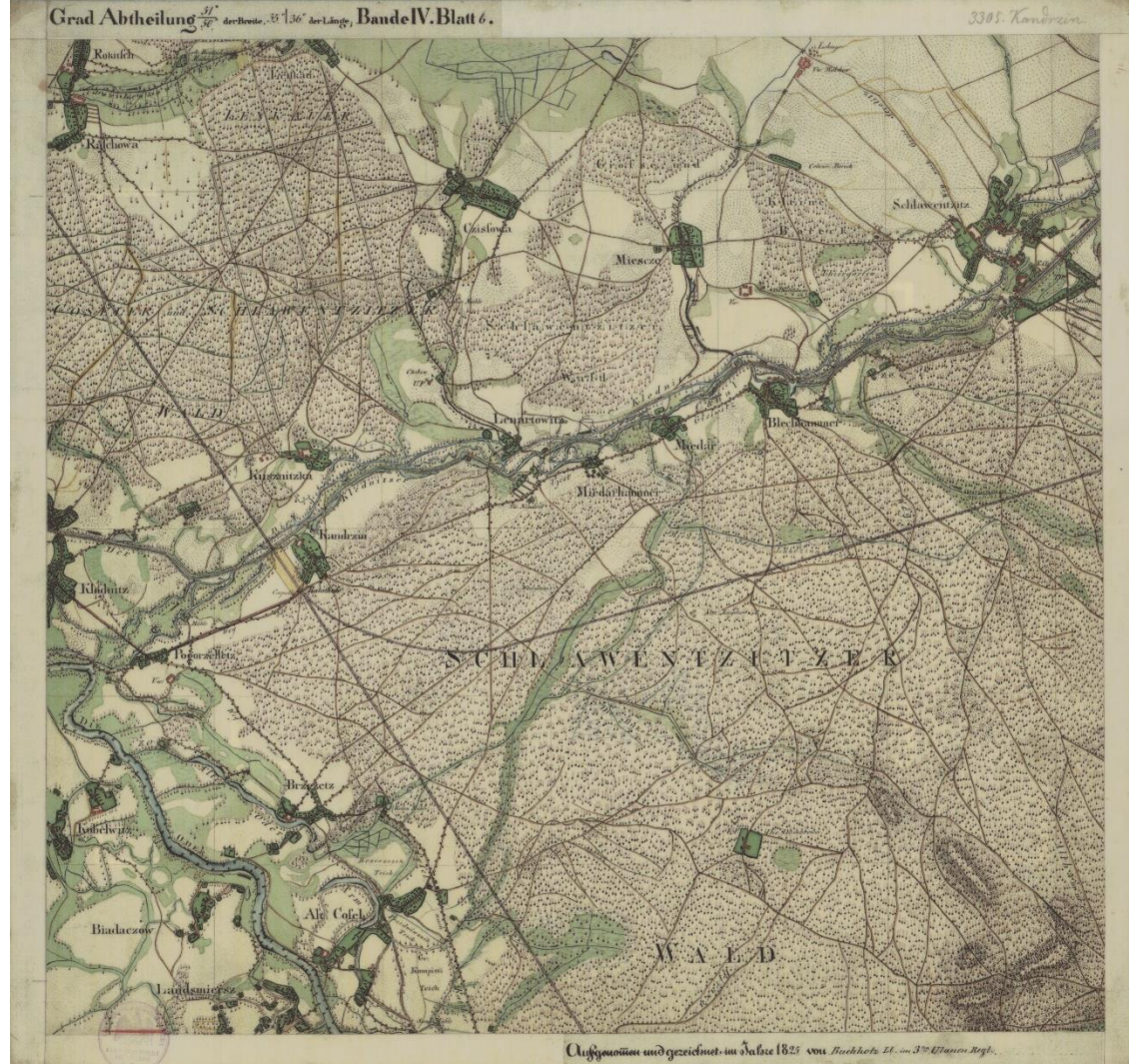
Kanał Kłodnicki



Narodowe Archiwum Cyfrowe



Narodowe Archiwum Cyfrowe



Trasa przebiegu Kanału Kłodnickiego (Urmesstischblatt, 1925, skala oryginału 1:25 000)
ze zbiorów Katedry Geografii Fizycznej, Wydział Nauk o Ziemi, Uniwersytet Śląski

KANAŁ KŁODNICKI

Długość: 45,2 km
Spadek: 48,8 - 49,2 m (wg różnych źródeł)
Liczba śluz: 18

Długość śluz: 36,6 - 38,2 m
Szerokość śluz: 4,00 - 4,78 m
Głębokość na progu: 1,23 - 2,03 m

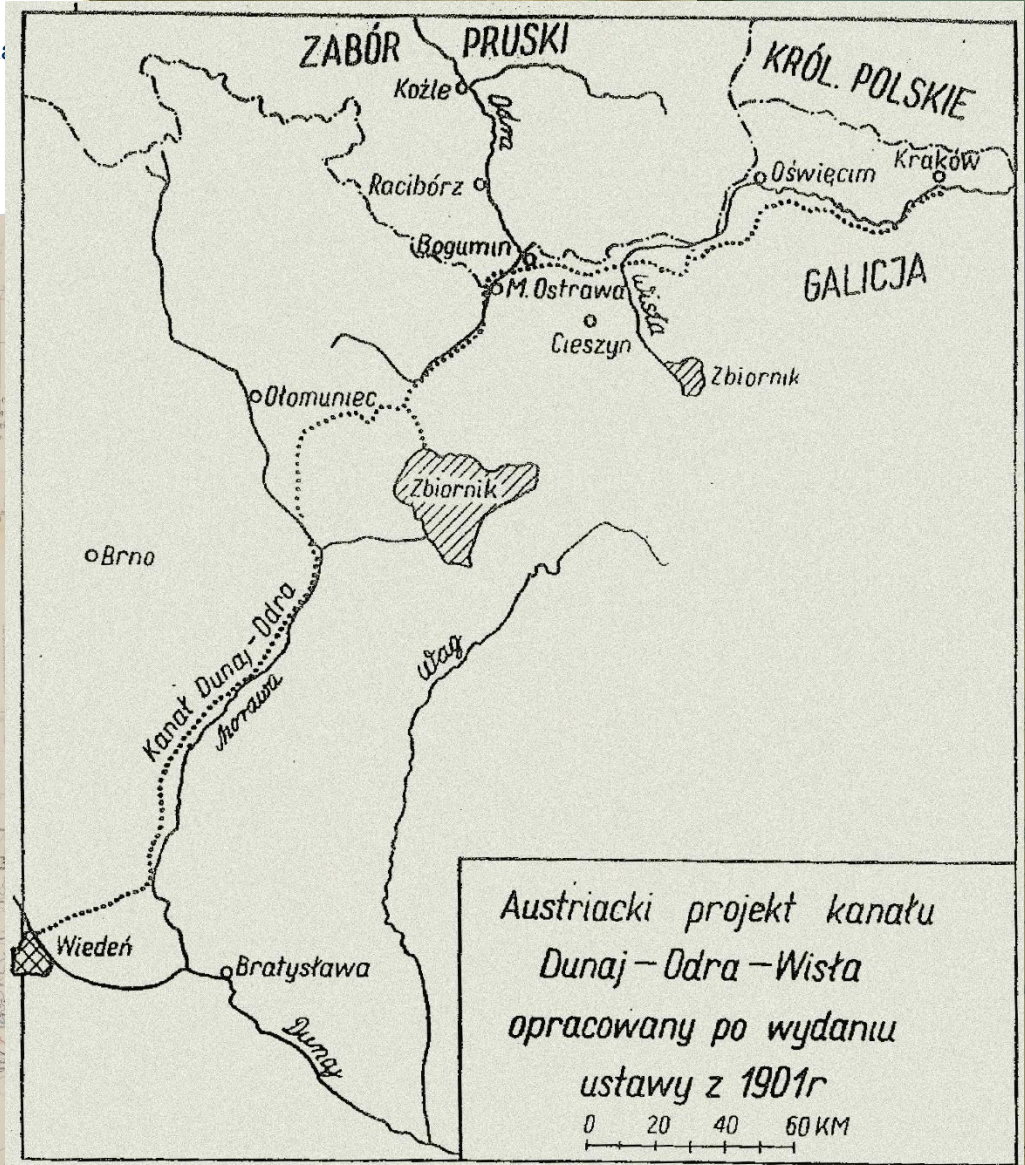
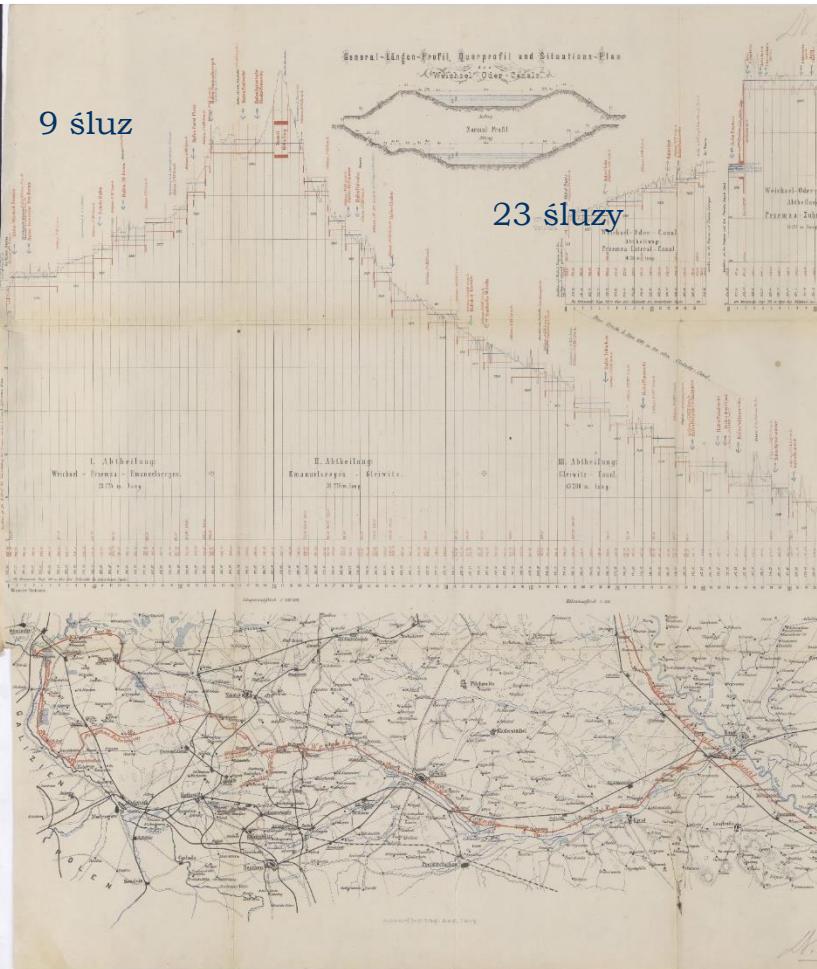


Die generellen Vorarbeiten für den Oder-Lateral-Canal und den Weichsel-Oder-Canal von HERR Königl. Regierungs- und Baurath Wroclaw, 1879

Die generellen Vorarbeiten
Oder-Lateral-Canal und den Weichsel-Oder-Canal

9 śluz

23 śluz





Priorytetowy: regulacja Wisły oraz budowa 4 kanałów żeglownych

1. z Górnośląskiego i Dąbrowskiego Zagłębia Węglowego do Warszawy, z odgałęzieniami do Łodzi i Płocka;
2. łączący Bug z Wisłą w Warszawie;
3. z Krakowa do Wisły przy ujściu Sanu;
4. z Zagłębia Dąbrowskiego do Oświęcimia.

356.

USTAWA

z dnia 9 lipca 1919 roku

o budowie kanałów żeglownych, tudzież regulacji rzek żeglownych i spławnych.

Art. 1. Staraniem i nakładem państwa mają być wykonane następujące budowle wodne:

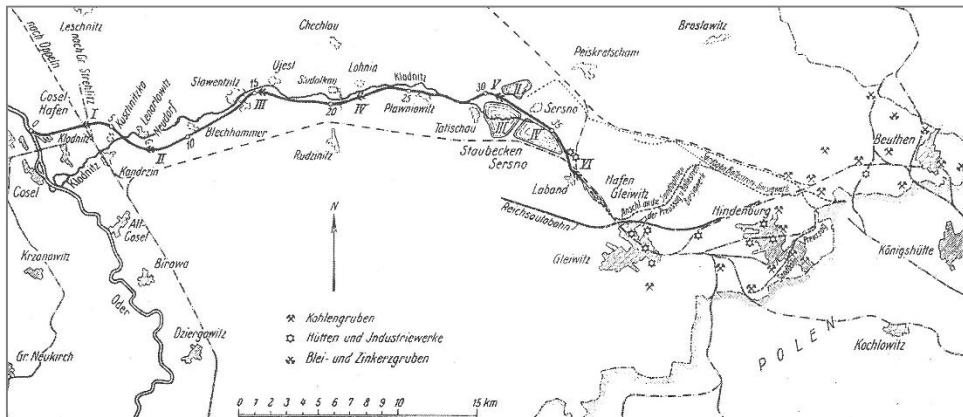
1. regulacja i kanalizacja rzek żeglownych,
2. budowa kanałów żeglownych,
3. budowa zbiorników wodnych dla zasilania kanałów i rzek żeglownych, tudzież innych urządzeń pomocniczych jako to: przystani, elewatorów i dróg dojazdowych,
4. regulacja rzek granicznych dla zabezpieczenia terytorjum państwa,
5. regulacja rzek spławnych, stanowiących wspólną sieć wodną z kanałami i rzekami żeglownymi.



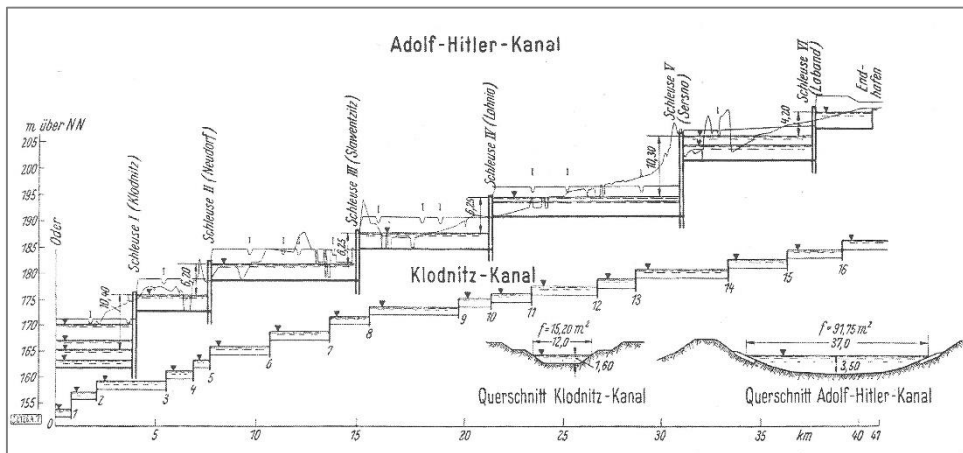
Prace regulacyjne w latach 1937 – 1939 na Brynicy i Przemszy w rejonie planowanego portu rzeczny Mysłowice/Modrzejów ze zbiorów Pałacu Schoena Muzeum w Sosnowcu



Kanał Górnośląski (Gliwicki) Adolf Hitler Canal

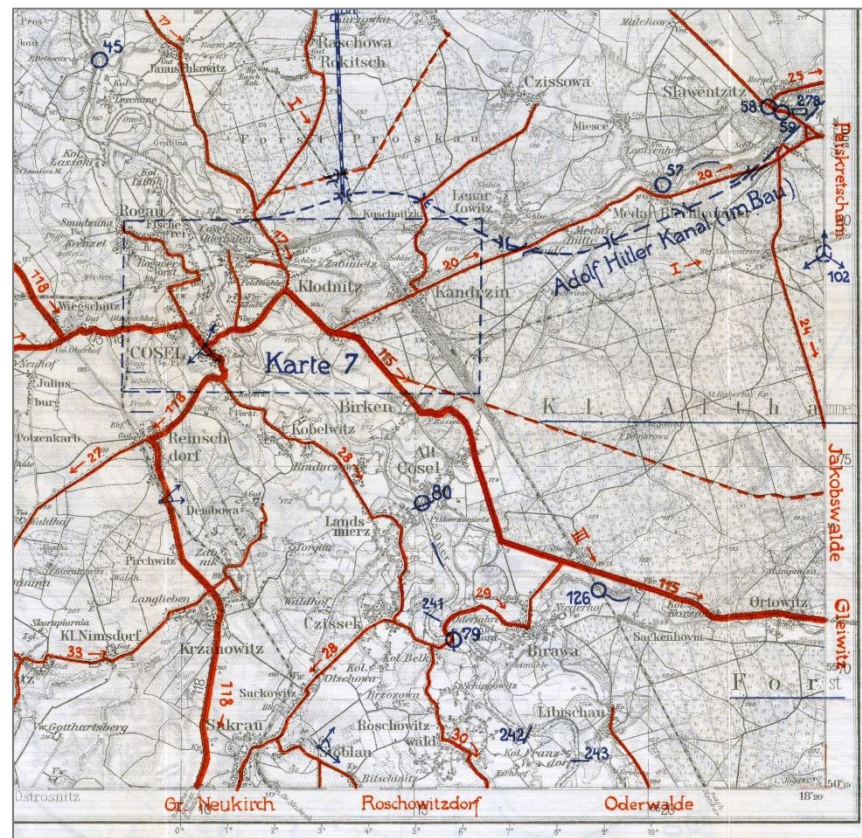


Plan sytuacyjny Kanału Górnośląskiego (1934 r.)



Profil podłużny Kanał Górnośląskiego I Klodnickiego oraz przekroje ich koryt (1935 r.)

źródło : M. Urbaniak, *Dziela hydrotechniki w Polsce*



Projekt przebiegu Kanału Gliwickiego (Adolfa Hitlera)
(fragment Karte des ... , 1935, skala oryginału 1:100 000)
ze zbiorów The Library of Congress, Washington, DC, USA
źródło : <http://igrek.amzp.pl>

Długość: 41,2 km
Spadek: 43,6 m
Liczba śluz: 6 bliźniaczych

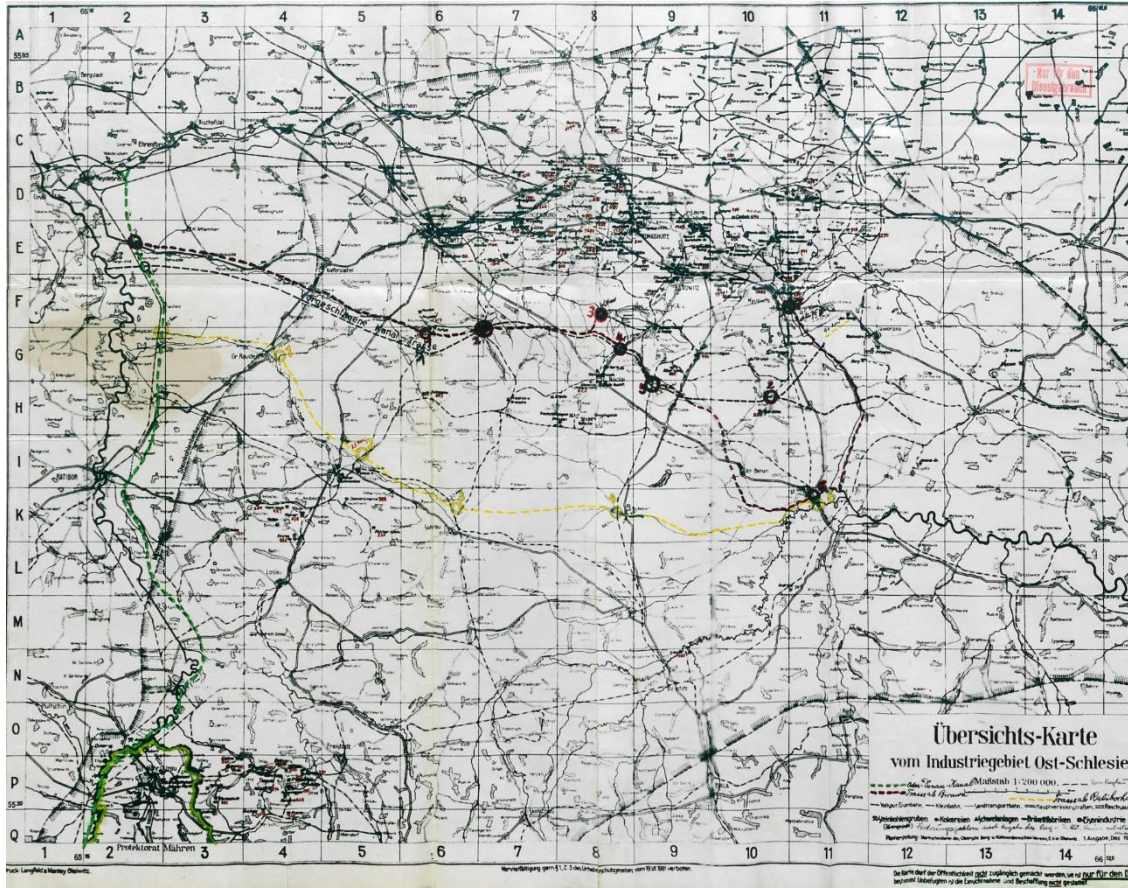
Długość śluz: 72 m
Szerokość śluz: 12 m
Głębokość na progu: 1,23 – 2,03 m



Kanał Odra – Wisła (lata 40. XX)

Wariant 1 Kotlarnia-Knurów-Mikołów-Stary Bieruń-Wisła

Wariant 2 Kuźnia Raciborska-dolina Rudy-Rybnik-Żory-dolina Gostyki-Wisła



Der Begleitungsplan ist Generalreferat für Bauausführung vom 23.10.1940.

Vermerk

Befragte Besprechung über den Baustieg des Oder-Weichsel-Kanals von Oder-Dona-Kanal in die Oder.

Beim Wasserbauingenieur Olschitz, Schillerstr. 4, Herrn Haupt 3 4 1 1, wurden die beiden Projekte über die Fortführung des Oder-Weichsel-Kanals zur Oder besprochen.

Projekt I - Kanalbau

Die Mündung bei der Weichsel in Odra steht im belien Willen frei, da aus Wasserwirtschaftlichen Gründen eine Wasserstraße nur hier in die Oder münden kann. Diese Führung von wird von den Herrn Oberingenieur - Wasserbauingenieur - angestrebt, weil sie bekannt ohne Schwierigkeiten durchzuführen ist und nur eine Gesamtlänge von 2 Kilometern in Anspruch nimmt. Die Föhr durch den engen hochwasserfreien Strifen zwischen der Oder und den Verschiebböden Hochobere. Mit früherer Reichsstraße 215 Reichenberg - Weichsel - Weichsel wird sich ein starker Längs-Kanal sehr durchführen lassen. Die Ausfahrt des 10. Parawerkes nach Westen unter dem Versteckebau ist schon nach in Frage gestellt, da voraussichtlich eine Kanalartrasse in Sage der Unterführung der Industrieanlagen wegen der Unmöglichkeit nicht möglich ist.

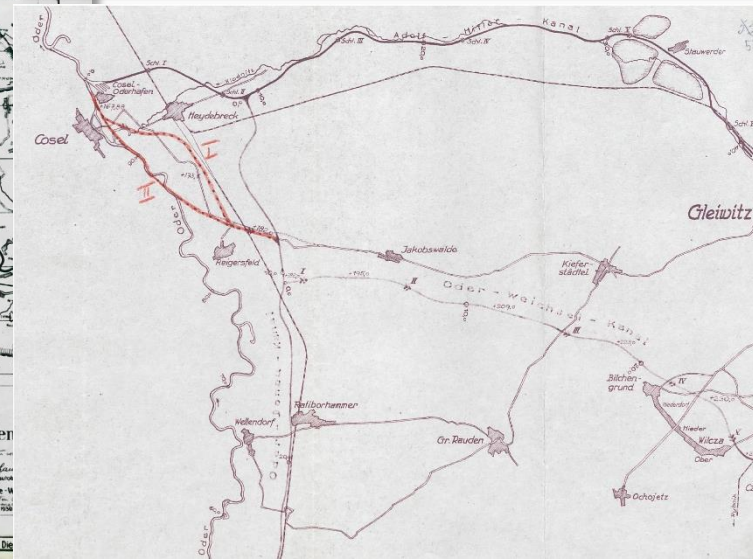
Projekt II - Überführung

Wäre die direkte Überführung in die Oder westlich von Alt-Cosel werden die entstehenden Verkehrserschwerungen durch diese Überführung nicht so werden, und sie unüberwindlich sind. Die Nachteile dieser Führung für die Wasserbauverwaltung liegen vor allem darin in der langen Bauzeit. Eine einstufige Schiffbarhebung auf diesen Kurven würde ca. 10 Jahre dauern. Damit ist nicht gesagt, daß die Oder schon wesentliche überbaut ist, in werden jedoch immer wieder Hindernisse erhalten an den Bahnen in Laufe dieses Zeitraum von 10 Jahr notwendig werden. Diese Führung hat neben der einstufigen Überführung auch den großen Vorteil, daß die Odra im Cosel keine hochwasserfreie Wasserstraße

manch werden können. Eine neue durchzuführen, daß der Bau der Oder oberhalb des Weichsel bei Cosel von 1919/20 auf 1920/21, also um 1,70 m, erhöht wird. Da ist die Vorbereitung eines Weichsel ca. 100 m östlich des bestehenden für diesen Zweck geplant. Der Kanal würde dann nicht nur in die Oder, sondern in die Unterwasser der Oder und die gegen Wasserwirtschaft in der Ost-West von Odra und Weichsel werden dadurch ermöglicht. Bei beiden Projekten ist eine verschiedene Führung der Odra, welche bei Wasser ca. 200 m/Sec. führt, notwendig.

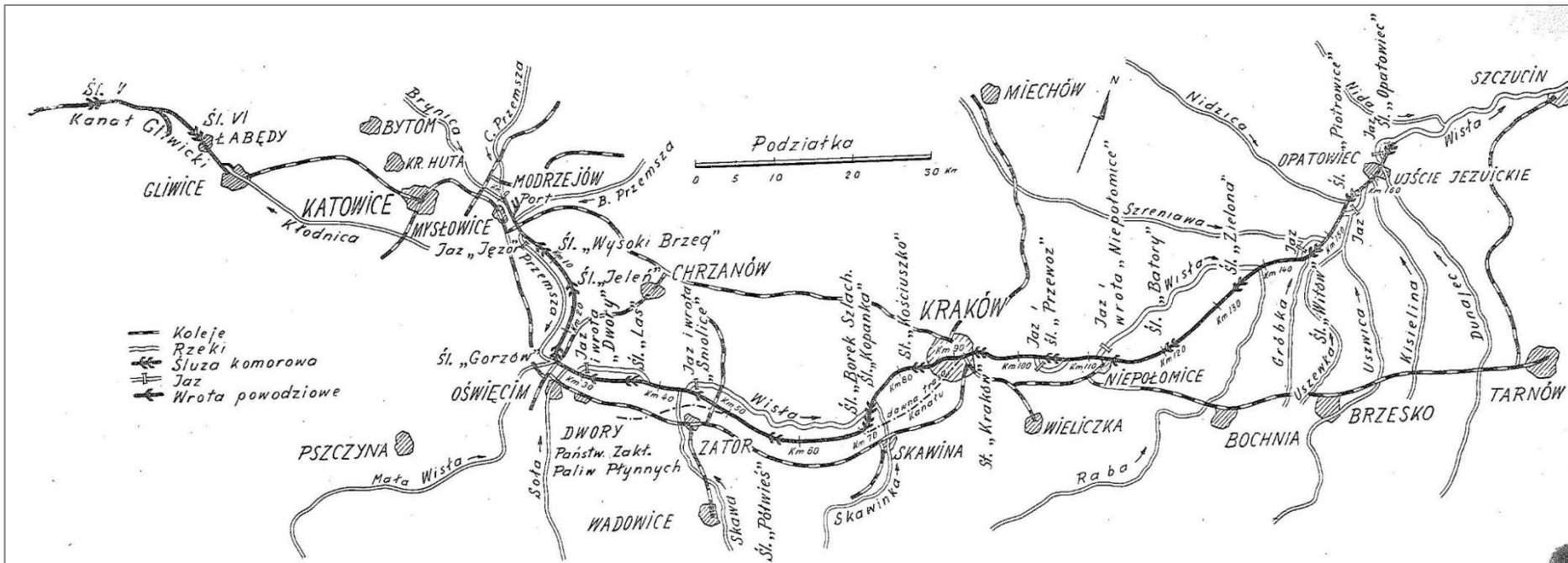
Die in Wirtschaftlichen vorsehenden Gegenmaßnahmen sollten bei beiden und schließlich kann in der bisherigen Führung nicht durchgeführt werden, da beide Kanalprojekte nicht möglich sind. Die Überführung der Oder mit dieser Überführung war möglich genau in der Stelle, wo der Bau der Oder-Weichsel-Kanal stattfinden und vorgesehen. In der Odra notwendig, die ganze Vorarbeiten in Cosel auf die von Wasserbauverwaltung abgeben. Daher ist bestmöglich, in Cosel eine Überführung auszuführen, so der Odra des Ost-Westen II noch von Kanal II die Überführung in der Odra, der Odra (Landschafts-Verwaltung) und der Odra (Wasserbauverwaltung) einzuhalten sind.

- 2.) Vorstehende Anträge des Herrn Landrat in Cosel sind zur gefälligen Kenntnis.
 - 3.) Vorstehende Anträge (von I. II. III. IV.) des Herrn Oberingenieur - Planungsbüro - in Reichenberg sind zur gefälligen Kenntnis und mit der Bitte um Weisung, ob die im Verlauf der Vorarbeiten notwendigen Arbeiten von hier aus von unten sind.
 - 4.) Abt. 71/212
- In Auftrage
H. H. H.





Projekt przedwstępny kanału żeglugi Odra - górna Wisła, 1947

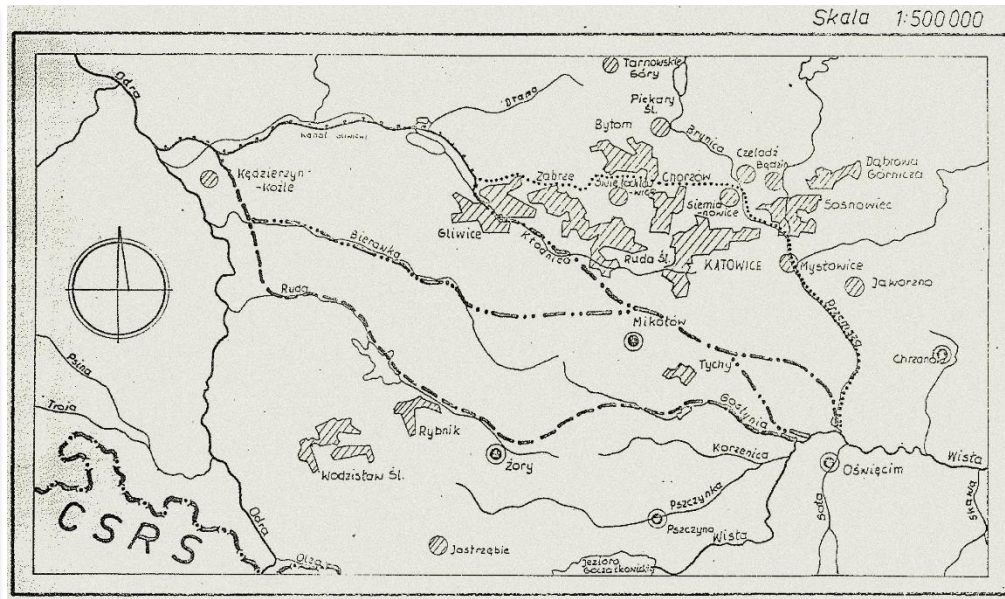


Plan sytuacyjny drogi wodnej Przemszy i górnej Wisły
(Domański, 1947)

Długość: ok 165 km
Liczba śluz: 13



Studium Kanału Śląskiego Odra-Wisła, 1954



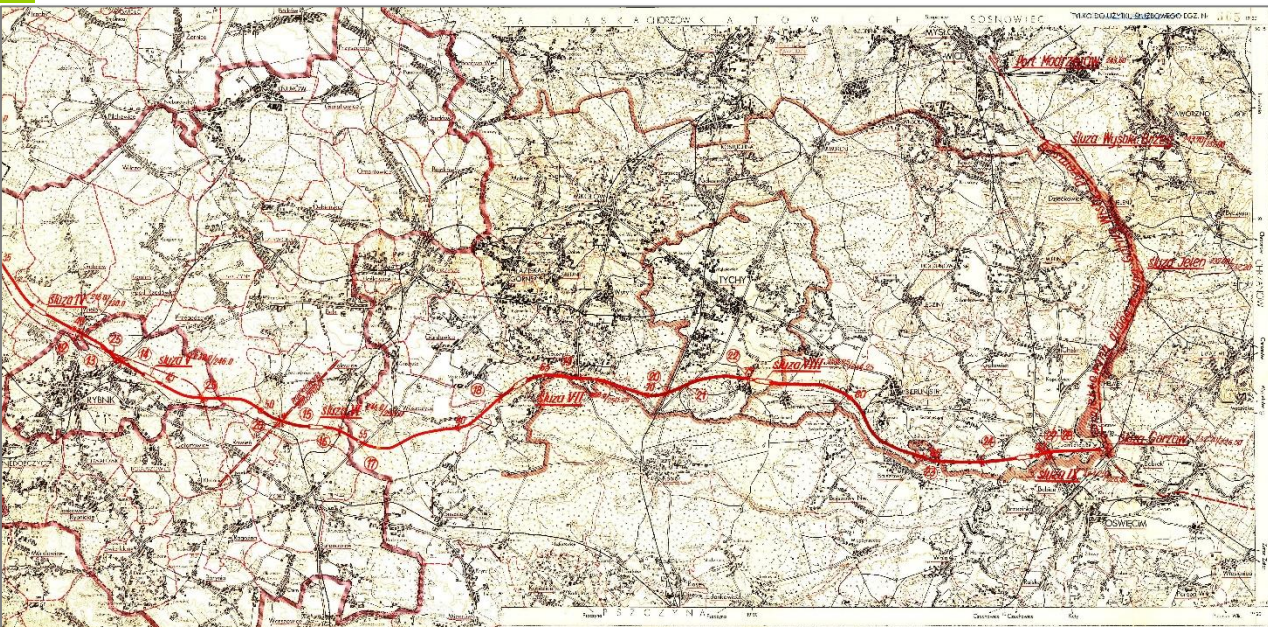
Trasy Kanału Śląskiego z 1954 r.
(Koziański, 1981)

1. Grupa tras północnych
2. Grupa tras centralnych – wariant A
3. Grupa tras centralnych – wariant B
4. Grupa tras południowych



PORT SZCZECIN-SWINOUJŚCIE

Droga Wodna Wisła – Odra przez Śląsk, 1963



Plan sytuacyjny
kanatu Odra-Wisła
Rys. 1

ZODN- WROCLAW
Centralny Zarząd Wód Śródlądowych

588
BE

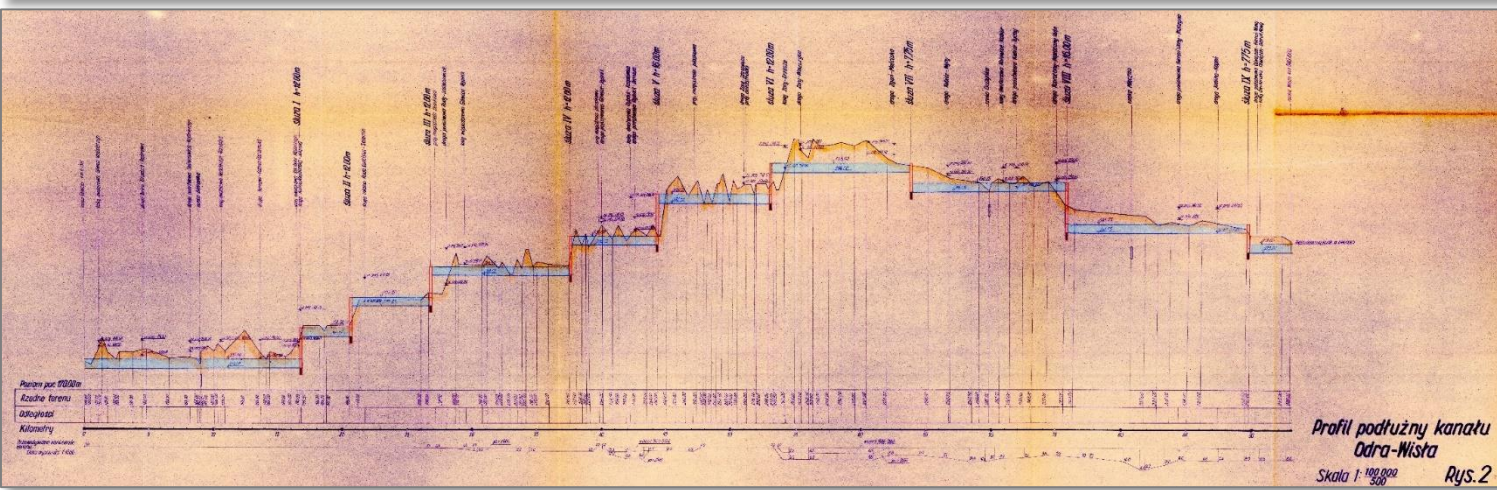
BE-5

STUDIUM TECHNICZNO-EKONOMICZNE
JEDNOLITEJ SIECI
ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH
W POLSCE
W RAMACH R. W. P. G.

DROGA WODNA ODRA-
WISŁA PRZEZ ŚLĄSK (ROW)
TOM I
STUDIUM TECHNICZNE

Centralne Biuro Studiów i Projektów
Budownictwa Wodnego
HYDROPROJEKT
Warszawa – 1963

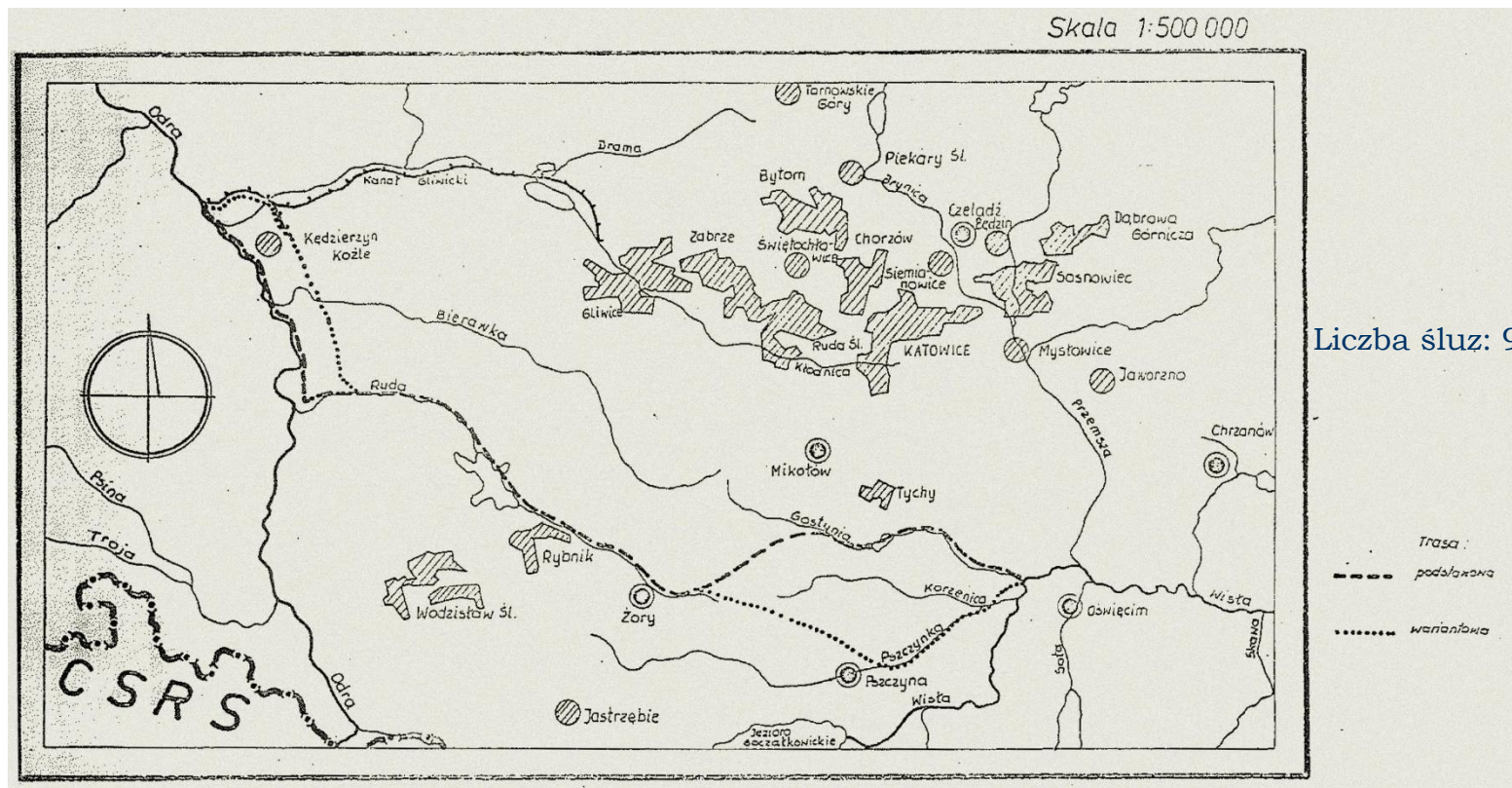
Długość: 93 km
Spadek: 76 m i 31,5 m
Liczba sluz: 9
Spady:
2x7,75 m; 5x12 m; 2x16 m



Profil podłużny kanatu
Odra-Wisła
Skala 1:100,000
Rys. 2



Kompleksowe Studium przedprojektowe Kanalu Śląskiego, 1979



Trasy Kanalu Śląskiego z 1979 r.
(Koziański, 1981)

Trasa podstawowa: dolina Odry-dolina Rudy-Żory-dolina Gostynki-Wiśła

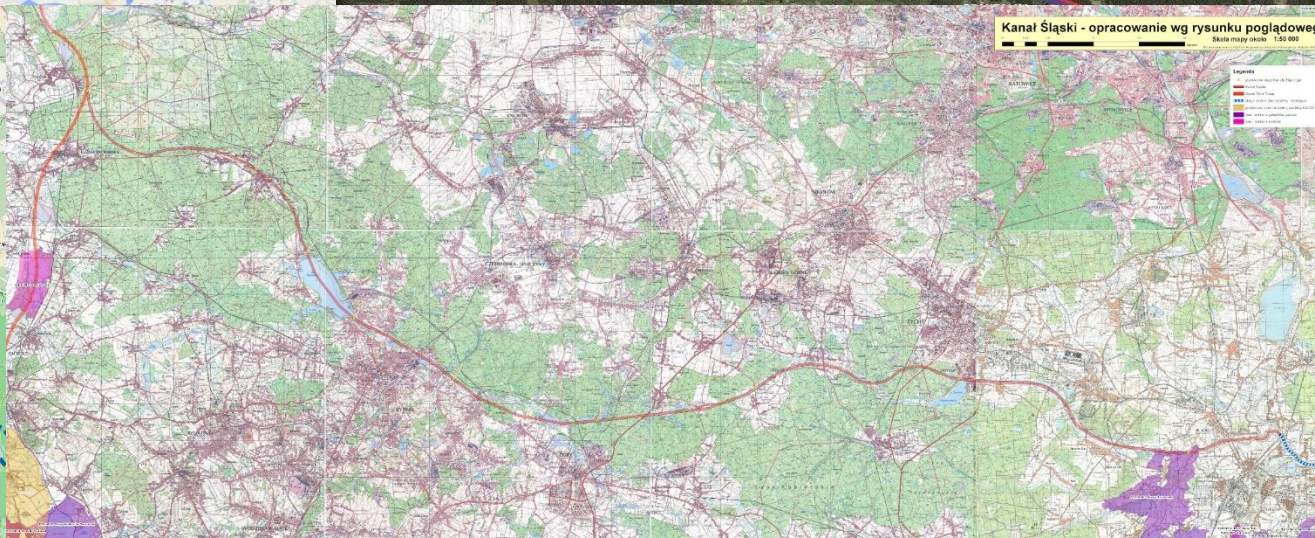
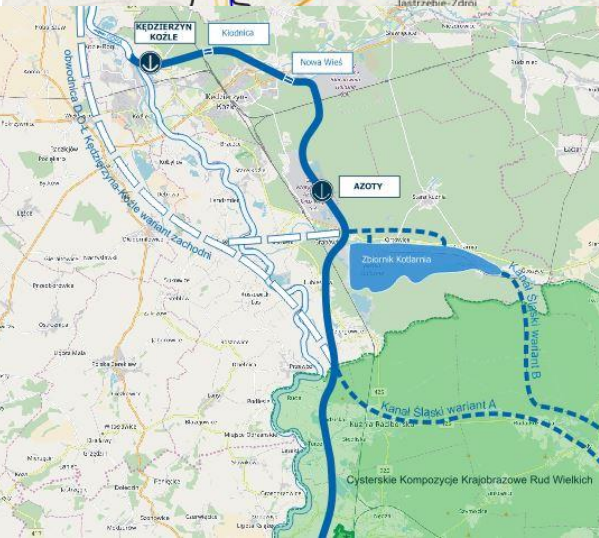
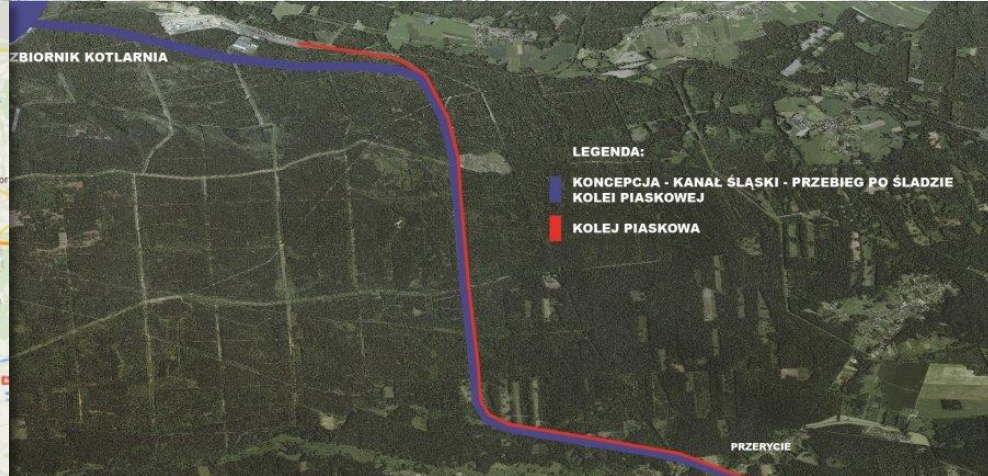
Kanał Śląski – Mapa poglądowa



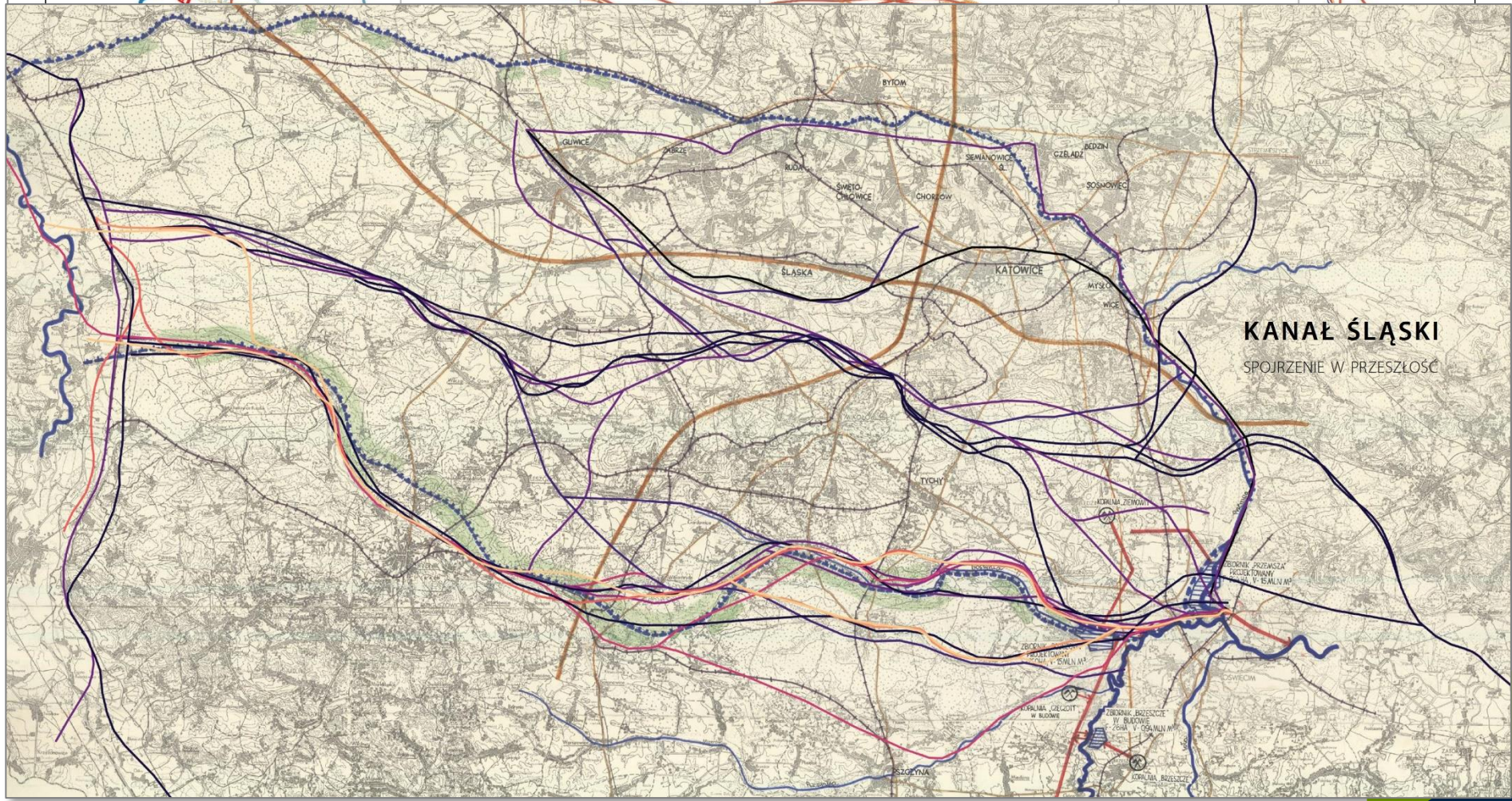
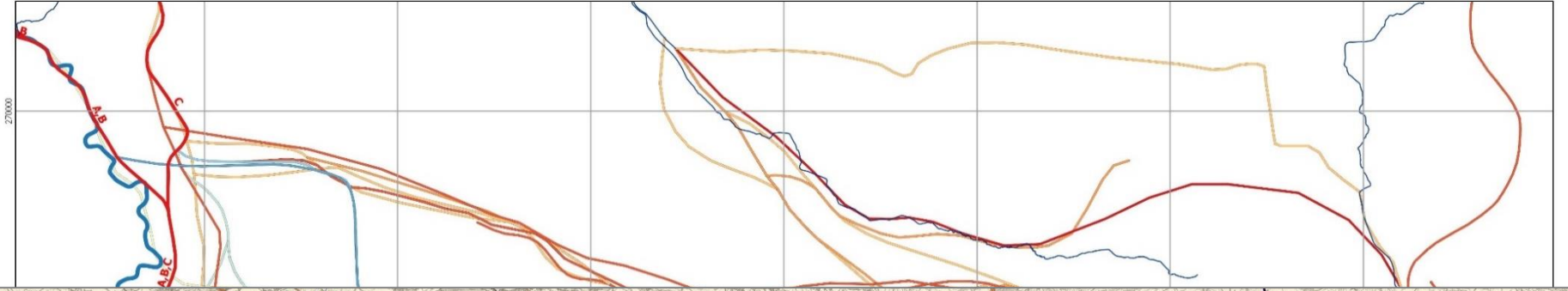
KANAŁ ŚLĄSKI MAPA POGŁĄDOWA



TRASA PROJEKTOWANEGO KANAŁU ŚLĄSKIEGO
(wariant południowy)
Źródło: RZGW Kraków



Kanał Śląski - opracowanie wg rysunku poglądowego





PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE

Dziękuję za uwagę

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA

Biuro ds. Odrzańskiej Drogi Wodnej

ul. Bytomska 7, 70-603 Szczecin, PL

Tel. +48 91 430 82 21

Fax: +48 91 462 48 42

www.port.szczecin.pl

odw@port.szczecin.pl