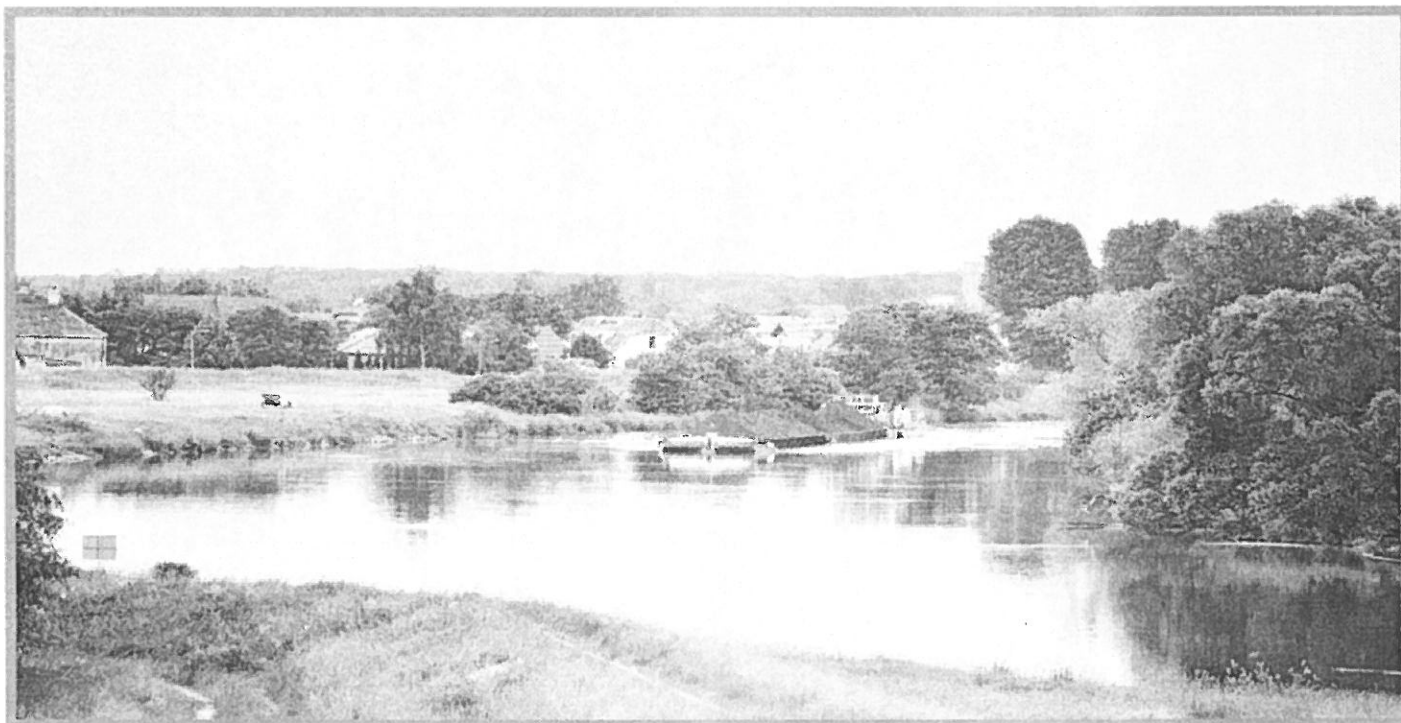


ODERSKÁ VODNÍ CESTA *ODRZAŃSKA DROGA WODNA*

úsek - odcinek
Kędzierzyn-Koźle (PL) - Ostrava, Mošnov (CZ)



Základní informace

Odra v úseku od česko-polských hranic do souměstí Kędzierzyn-Koźle je regulována, i když příslušné regulační stavby (výhony) jsou vážně poškozeny. V současné době je tedy splavná pouze pro malá plavidla s malou tonáží.

Zlepšením splavnosti Odry od přístavu v Kędzierzyně-Koźle k hranicím Polska s Českou republikou, a dále do Ostravy a Mošnova, se Oderská vodní cesta prodlouží asi o 90 km. Odpovídající parametry vodní cesty pro nákladní lodě se zajistí výstavbou plavebních stupňů jak na polské tak i na české straně, využijí se při tom i již existující jezy. Jejich souhrnný počet má být 9 nebo 10, v závislosti na výběru varianty "mokré" nebo "suché" nádrže Racibórz Dolny, která už je ve výstavbě.

Jedná se o zcela samostatný úsek vodní cesty, nezávislý na realizaci jiných projektů. Úsek, který ale může být do budoucna součástí spojení Dunaj-Odra-Labe, nebo - společně se Slezským kanálem - propojit také Odru s Vislou. Trasa tohoto úseku probíhá územím nejprůmyslovějších oblastí Polska i České republiky, obývané celkem téměř 7 miliony obyvatel. Bezprostředním přínosem by měla být ovlivněná minimálně polovina z tohoto počtu.

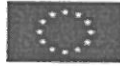
Myšlenka na využití Odry není nová. Již v roce 1975 byly zahájeny přepravy loděmi polské správy vodní cesty na Odře z Kopytova na české straně, byť jen v provizorních podmínkách. Za účelem zřízení jednoduchého překladiště bylo provedeno zpevnění břehu a další úpravy nábřeží. Celkem se uskutečnilo 17 plaveb a bylo přepraveno 1100 t převážně válcovaných výrobků. Plavby po Odře v tomto úseku byly ukončeny v roce 1981.

Přínosy projektu

Prodloužením Oderské vodní cesty o úsek Kędzierzyn/Koźle - Ostrava až po Mošnov dojde k přímému propojení regionů a průmyslových podniků v příhraniční česko-polské oblasti podél řeky Odry. Např. pro města Racibórz, Bohumín nebo Ostrava i subjekty působící na jejich nebo sousedních územích se získá i přímý přístup vodní cestou k námořním přístavům u ústí Odry (Štětín-Svinoústí) nebo Visly (Gdańsk), prostřednictvím evropské sítě vodních cest pak i na západní aglomerace a atlantické přístavy (Berlín, Hamburk, Brémy, Amsterdam, Rotterdam, Antverpy). Vodní cesta jako dopravní spojení bude využita např. i pro budované logistické centrum v Mošnově. Prodloužení Oderské vodní cesty až na území České republiky má také potenciál iniciovat další hospodářské oživení spojeného nejen s její samotnou výstavbou, ale také s hospodářskými, ekonomickými a vodohospodářskými přínosy při jejím následném využívání. Jedná se zejména - a to na obou stranách hranice - např. o:

- podporu konkurenceschopnosti místních průmyslových a dalších výrobních podniků,
- vytváření nových pracovních míst v rámci nového podnikatelského segmentu v regionu jako je lodní doprava, výroba lodí a přístavních zařízení a vodní turistika,
- zkapacitnění koryta Odry pro průchod velkých vod při povodních,
- podporu energetické nezávislosti regionu a výrobně elektřiny z obnovitelných zdrojů, cestovního ruchu nebo volnočasových aktivit.

PRODLOUŽENÍ ODERSKÉ VODNÍ CESTY O ČESKO-POLSKÝ TRANSHRANIČNÍ ÚSEK



EVROPSKÁ UNIE / UNIA EUROPEJSKA
EVROPSKÝ FOND PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ / EUROPEJSKI FUNDUSZ ROZWOJU REGIONALNEGO
PŘEKRAČUJEME HRANICE / PRZEKRACZAMY GRANICE



FAQ (nejčastěji kladené otázky)

Je dostatek vody v Odře ?

Vodní cesta vodu nespoteřovává, potřebná hloubka se nezískává množstvím vody, ale vzdušným na jezích a plavebních komorách. Průměrný roční průtok Odry v profilu Miedonia je cca 60-70 m³/s. Řeky s mnohem menším průtokem, než je horní Odra, byly splavněny pro velké nákladní lodě právě výstavbou jezů a plavebních komor. K naplnění plavební komory je dostatečný průtok cca 2,7 m³ / s a po opuštění lodě z komory tato voda se vrací zpět do řeky. U průplavních úseků, které mají slabší dodávku vody z řek s nízkými průtoky jsou dobudovány nádrže, ze kterých se voda přepouští do nebo z plavební komory. Tento úsek Odry není výstavbou takových typů plavebních komor podmíněn.

Jaké objemy zboží se předpokládá přepravovat po vodě ?

Analýzy a dlouhodobé trendy dokladují, že jen pro tento úsek je zajištěno množství 3,45 mil. tun/rok v roce 2020 a 4740 mil. tun/rok v roce 2050. V tomto objemu není zahrnut odhad přeprav LNG (zkapalněný zemní plyn).

Bude tato investice rentabilní ?

Vodní cesty jsou celoevropsky nejlevnějšími investicemi při porovnání vložených investic a dosahovaných výkonů všech vnitrozemských dopravních způsobů.

Jak splavnění tohoto úseku ovlivní životní prostředí ?

Vodní cesta jako jediná umožňuje dopravu při zachování využívání životního prostředí pro ryby, ptáky a jiné tvory. Současně i samotná plavba je vůči životnímu prostředí ze všech typů dopravy nejšetrnější. Tím se vodní cesty a plavba naprosto liší od železnic, silnic a letišť. Vodní cesty všude na světě přitahují také turisty - na vodě i březích. Nicméně každá investice může být navržena dobře nebo špatně. Projekční fáze tohoto úseku předpokládá také vstřícnou a přátelskou spolupráci s profesionálními ekology.

Co je nutno udělat ?

- 1/zpracovat analýzu (studii proveditelnosti) vodní cesty Kędzierzyn-Koźle - Ostrava, Mošov jako přeshraničního samostatně funkčního úseku Oderské vodní cesty,
- 2/ implementovat projekt do plánů a strategií v oblasti vod a dopravní politiky na všech úrovních: místní i vládní, a to současně v České republice i v Polské republice,
- 3/uzavřít mezivládní česko-polskou dohodu o výstavbě úseku Kędzierzyn-Koźle - Ostrava, Mošov, včetně určení hraničního bodu,
- 4/společně (česká, polská a německá strana) dosáhnout zařazení vodní cesty do soustavy transevropských dopravních sítí TEN-T a na tomto základě požádat o spolufinancování z evropských fondů,
- 5/ zajistit v regionu odpovídající informovanost o přínosech realizace vodní cesty, jako je vytváření nových pracovních míst, rozvoj služeb a obchodu, posílení konkurenceschopnosti průmyslu a nový podnět pro volnočasové aktivity a rekreaci u vody.