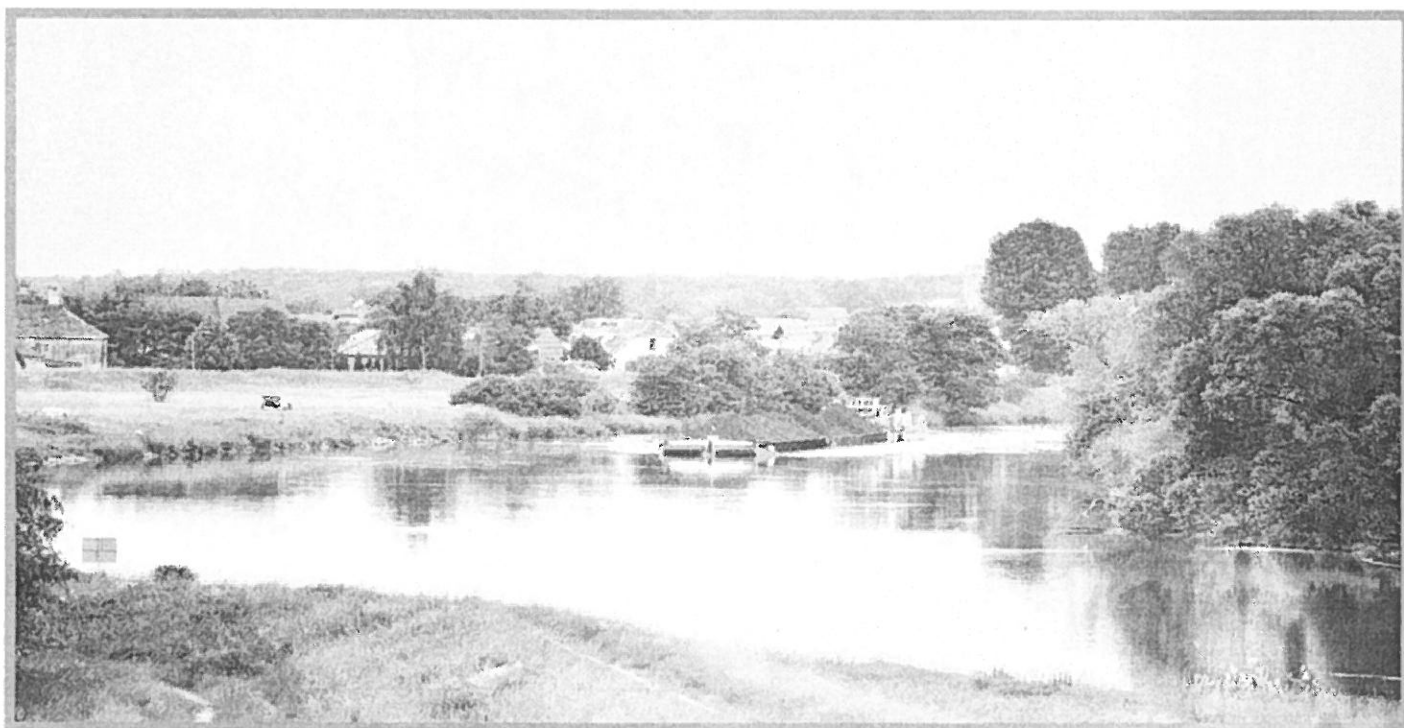


PL

ODERSKÁ VODNÍ CESTA *ODRZAŃSKA DROGA WODNA*

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



CZ **pl** Cíl 3 / Cel 3
2007-2013



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

AD 2015

Podstawowe informacje

Odra na odcinku od czesko-polskiej granicy do Kędzierzyna-Koźła jest uregulowana, choć odpowiednie budowle regulacyjne (ostrogi) są mocno zniszczone. Jest obecnie żeglowna tylko dla małych statków o niewielkich możliwościach przewozowych.

Podniesienie parametrów żeglowności odcinka Odry od portu Kędzierzyn-Koźle do granicy Polski z Republiką Czeską i dalej do Ostrawy oraz Mošnova wydłuży Odrzańską Drogę Wodną o około 90 km. Właściwe parametry szlaku dla statków towarowych zapewnią stopnie wodne po polskiej i czeskiej stronie łącznie ma ich być 9 lub 10, w zależności od wyboru wariantu z „mokrym” lub „suchym” zbiornikiem Racibórz Dolny.

Rozchodzi się o zupełnie samodzielny odcinek, niezależny od realizacji innych projektów. Odcinek, który w przyszłości może być elementem połączenia Dunaj-Odra-Łaba lub w raz z Kanałem Śląskim połączyć Odrę z Wisłą. Trasa tego odcinka przebiega w najbardziej uprzemysłowionym regionie Polski i Republiki Czeskiej zamieszkałym łącznie przez prawie 7 mln mieszkańców. Bezpośrednią korzyść powinna osiągnąć co najmniej połowa tej liczby.

Pomysł na wykorzystanie Odry nie jest nowy. Już w 1975 roku rozpoczęto przewozy statkami polskiej floty śródlądowej po Odrze z Kopytowa na czeskiej stronie, chociaż w prowizorycznych warunkach. W celu wybudowania miejsca przeładunkowego wzmocniono brzegi oraz wykonano inne prace na nabrzeżu. łącznie odbyło się 17 rejsów a przewieziono 1100 ton produktów. Rejsy po Odrze na tym odcinku zostały zakończone w 1981 roku.

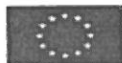
Korzyści projektu

Dzięki wydłużeniu Odrzańskiej Drogi Wodnej o odcinek Kędzierzyn-Koźle - Ostrawa aż po Mošnov uzyska się bezpośrednie wodne, transgraniczne połączenie transportowe, łączące regiony oraz przedsiębiorstwa przemysłowe na czesko-polskim pograniczu wzdłuż rzeki Odry. Bezpośrednie połączenie drogą wodną z portami morskimi w ujściu Odry (Szczecin-Świnoujście) i Wisły (Gdańsk) oraz z siecią europejskich dróg wodnych, zachodnimi aglomeracjami i portami atlantyckimi (Berlin, Hamburg, Rotterdam, Antwerpia) uzyskają w ten sposób miasta Racibórz, Bohumín, Ostrava oraz podmioty działające na ich lub sąsiednich terenach. Droga wodna jako połączenie transportowe będzie wykorzystana na przykład przy budowie centrum logistycznego w Mošnově. Wydłużenie Odrzańskiej drogi wodnej aż na terytorium Republiki Czeskiej daje potencjał do stymulowania dalszego ożywienia gospodarczego, związanego nie tylko z jego

- wspieranie konkurencyjności miejscowych przedsiębiorstw przemysłowych i produkcyjnych,
- tworzenie nowych miejsc pracy w ramach nowego segmentu przedsiębiorczego w regionie jakim jest transport wodny, produkcja statków oraz urządzeń portowych i turystyka wodna,
- powiększenie pojemności koryta Odry dla przepływu wielkich wód podczas powodzi,
- wspieranie energetycznego bezpieczeństwa regionu oraz produkcji prądu ze źródeł odnawialnych, ruchu turystycznego oraz wypoczynku.

WYDŁUŻENIE ODRZAŃSKIEJ DROGI WODNEJ O CZESKO-POLSKI ODCINEK TRANSGRANICZNY

CZ **PI** Cíl 3 / Cel 3
2007. 2013



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



FAQ (najczęściej zadawane pytania)

Czy jest dostateczna ilość wody w Odrze ?

Droga wodna wody nie zużywa. Niezbędną głębokość do żeglowania uzyskuje się poprzez piętrzenie wód na jazach oraz śluzach. Średnie roczne przepływy Odry w Miedonii wynoszą około 60-70 m³/sek. Rzeki o dużo mniejszych przepływach niż górna Odra stały się szlakami żeglownymi dla dużych statków towarowych właśnie poprzez budowę piętrzeń i śluz. Do napełnienia komory śluzowej wystarczy przepływ w granicach 2,7 m³/s. Wraz z prześluzowanym statkiem woda ta wraca do rzeki nie ma więc mowy, że jej zabraknie dla kolejnej śluzy. Na kanałach, które mają słabe zasilanie w wodę z cieków o małych przepływach buduje się śluzy ze zbiornikami, do których podczas śluzowania wpompowuje się lub wypompowuje wodę. Odra na tym odcinku nie musi mieć tego typu śluz.

Jaką ilość towaru się oczekuje do transportu na tym odcinku drogi wodnej ?

Analizy i trendy długookresowe wskazują, że tylko dla tego odcinka zapewniona jest do roku 2020 masa towarowa wielkości 3,45 mln ton a do roku 2050 4,7 mln ton. W te szacunki nie wliczono transportu LNG (skroplony gaz ziemny).

Czy ta inwestycja się opłaci ?

W całej Europie inwestycje w drogi wodne są najbardziej opłacalnymi inwestycjami w porównaniu z włożonymi inwestycjami i osiąganą wydajnością we wszystkich rodzajach transportu wewnątrz lądu.

Jak użeglowanie tego odcinka wpłynie na środowisko ?

Droga wodna jako jedyna umożliwi transport pozostawiając rybam, ptakom i innym stworzeniom korzystanie ze swojej przestrzeni życiowej. Również sam rejs jest ze wszystkich rodzajów transportu najbardziej przyjazny dla środowiska. Tym droga wodna i żegluga odróżnia się od kolei, dróg oraz lotnisk. Drogi wodne wszędzie na świecie również przyciągają turystów - na wodzie i na brzegach.. Jednak każdą inwestycję można zaprojektować dobrze lub źle. Faza projektowania tego odcinka przewiduje również przychylną i przyjazną współpracę z profesjonalnymi ekologami.

Co trzeba zrobić ?

- 1/ opracować analizę (studium wykonalności) drogi wodnej odcinka Kędzierzyn-Koźle - Ostrawa, Mošov jako transgranicznego samodzielnego odcinka Odrzańskiej drogi wodnej,
- 2/wdrożyć projekt do planów wodnych i strategii oraz polityki transportowej na wszystkich szczeblach: lokalnych i rządowych, zarówno w Republice Czeskiej i w Rzeczypospolitej Polskiej,
- 3/ zawrzeć międzyrządową czesko-polską umowę o budowie odcinka Kędzierzyn-Koźle - Ostrawa, Mošov, łącznie z określeniem punktu granicznego,
- 4/ wspólnie (strona czeska, polska i niemiecka) osiągnąć włączenie całej Odrzańskiej Drogi Wodnej do sieci transeuropejskich korytarzy transportowych TEN-T i na tej bazie wystąpić o dofinansowanie z funduszy europejskich,
- 5/ zadbać o właściwą informację w regionie o korzyściach wynikających z pozyskania wodnej trasy transportowej takich jak tworzenie nowych miejsc pracy, rozwoju usług i handlu, konkurencyjność przemysłu i nowy impuls dla miejsc wypoczynku i rekreacji nad wodą,