

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 nábreží. 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-Svinoúští) nebo Visly (Gdaňsk), prostřednictvím evropské sítě vodních cest pak i na západní aglomerace a atlantické přístavy (Berlín, Duisburg, 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 výrobě elektřiny z obnovitelných zdrojů, cestovního ruchu nebo volnočasových aktivit.



Podstawowe informacje

Odra na odcinku od czesko-polskiej granicy do Kędzierzyna-Koźla 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 wraz 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 prze-

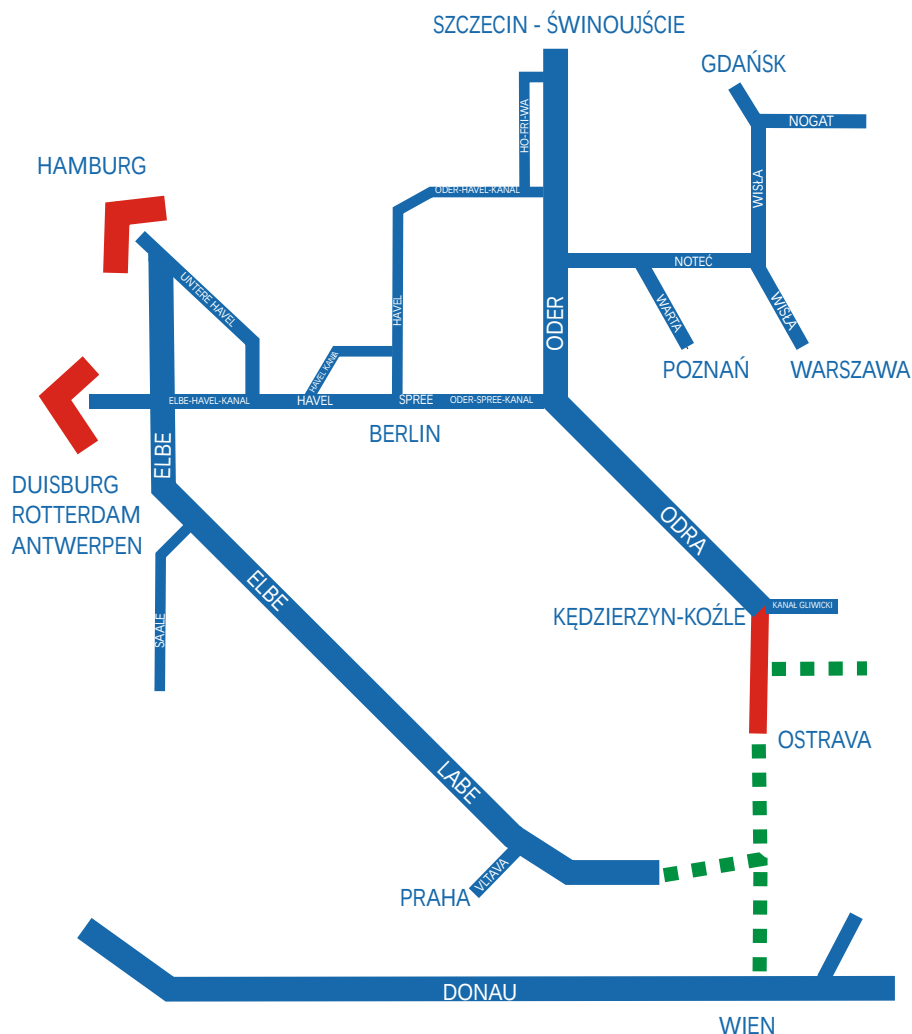


mysłowe na czesko-polskim pograniczu wzdłuż rzeki Odry. Bezpośrednie połączenie drogą wodną z portami morskimi w ujściu Odry (Szczecin-Świnoujście) i Wisły (Gdańsk) oraz z siecią europejskich dróg wodnych, z zachodnimi aglomeracjami i portami atlantyckimi (Berlin, Duisburg, Hamburg, Rotterdam, Antwerpia) 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 budową, ale także z korzyściami gospodarczymi i ekonomicznymi w ramach jego wykorzystywania. Rozchodzi się po obu stronach granicy zwłaszcza o:

- 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.

PRODLOUŽENÍ ODERSKÉ VODNÍ CESTY O ČESKO-POLSKÝ PŘEŠHRANIČNÍ ÚSEK

Kędzierzyn-Koźle - Racibórz - Chałupki (PL) -



Ostrava	km	dnů / dni
Szczecin-Świnoujście	700	7
Gdańsk	1000	14
Berlin	650	6
Hamburg	1100	10
Rotterdam	1600	12

312 TEU



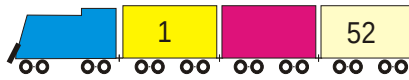
=

312 x



=

6 x



=

1 x



(CZ) Bohumín - Ostrava - Mošnov



Cíl 3 / Cel 3
2007-2013



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 ?

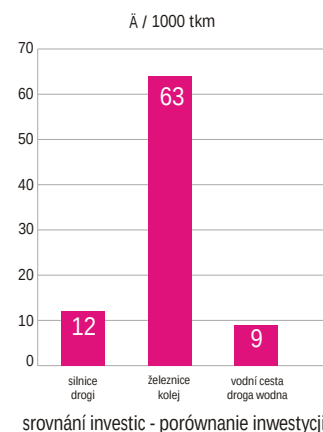
Vodní cesta vodu nespotebovává, potřebná hloubka se nezískává množstvím vody, ale vzdušným na jezích a plavebních komorách. Průměrný roční průtok Odry v profilu Miedonia je cca 60-70 m³/s. Řeky s mnohem menším průtokem, než je horní Odra, byly splavněny pro velké nákladní lodě právě výstavbou jezů a 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. Projektční 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 Oderské 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.



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 użeglowienie tego odcinka wpłynie na środowisko ?

Droga wodna jako jedyna umożliwia 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 Ostrava, 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 Rzeczpospolitej Polskiej,
- 3/ zawrzeć międzyrządową czesko-polską umowę o budowie odcinka Kędzierzyn-Koźle - Ostrava,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,



ODERSKÉ FÓRUM FORUM ODRZAŃSKIE

Kędzierzyn-Koźle - Racibórz - Ostrava - Mošnov



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



Chałupki, 20.05.2015



SDRUŽENÍ PRO ROZVOJ[®]
MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE