

České hospodářství potřebuje vodní koridor Dunaj–Odra–Labe, shodli se účastníci konference v Ostravě

OSTRAVA, 24. 9. 2013 - Z Moravskoslezského kraje se ročně vyváží okolo 15 milionů tun zboží. Dalších zhruba 13 milionů tun naopak míří ze světa do regionu. Pohyb celkem 28 milionů tun nejrůznějších strojů, zařízení, materiálu i spotřebního zboží se odehrává převážně na silnicích a v rámci železničních cest. Kraj má přitom jedinečnou šanci připojit se na transevropské „vodní dálnice“. Proto se dnes právě v Ostravě sešla reprezentativní skupina odborníků, průmyslníků i politiků, aby v rámci konference pořádané Národní strojírenským klastrem a obecně prospěšnou společností Prague Twenty řešila budoucnost vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe (DOL). Myšlenku, která by ze suchozemské České republiky udělala místo s fungujícím napojením na velké mořské přístavy. Výsledkem je shoda, že konkurenceschopnost tuzemska bude bez vodních cest postupně skomírat a je nutné dostat i české záměry související s DOL do globální dopravní sítě podporované Evropskou unií.

Průmysl, reprezentovaný v tomto případě Národním strojírenským klastrem (NSK), po vodní cestě léta volá. Naposledy ji rázně připomínal loni v květnu, kdy bylo uprostřed recese **evidentní, že globální konkurence přerůstá české exportéry značnými přednostmi v oblasti logistiky**

. „S růstem přepravních vzdáleností se v každém případě zvyšuje váha hlavního nákladového ukazatele, tj. přepravních nákladů, a to musíme řešit, i kdybychom nechtěli,“ konstatoval za průmysl prezident Národního strojírenského klastru Jan Světlík. Jak ministr průmyslu a obchodu Jiří Cíenciala, tak ministr dopravy Zdeněk Žák už dříve deklarovali, že tento názor sdílejí. Ministr průmyslu dnešní akci v Ostravě navíc také zaštilil.

Česká republika se v současné době ocitla v zajetí kamionů. Náklady související s odstraňováním škod, které vyvolává dopravní činnost ve sféře životního prostředí, rostou. Tyto náklady na škody přitom nenese ani přepravce, ani dopravce, ale celá společnost. Jejich jednotlivé složky, vyplývající ze znečišťování ovzduší, vody i půdy, z hlukové zátěže,

nehodovosti a podobně jsou nejvyšší u silniční dopravy. **Zastavení – nebo alespoň zpomalení – nadměrného růstu frekvence kamionů na silnicích a dálnicích je tedy ve veřejném zájmu.**

Na jednání odborníků, průmyslníků i politiků pod názvem Budoucnost vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe v Ostravě zazněly především názory pro projekt vodního koridoru. Podle Vladimíra Dlouhého, který je zakladatelem o.p.s. Prague Twenty a akci odborně moderoval, však dostali prostor i odpůrci díla z řad ekologů. Většina účastníků se pak přesto shodla na potřebě **co nejrychleji zpracovat studii, která podrobně a profesionálně posoudí jak přínosy, tak rizika a náklady celého projektu.** „O této studii se sice již mnoho let hovoří, ale bohužel pouze hovoří,“ podotkl V. Dlouhý.

Odborníci z Evropské unie doporučují převést do roku 2030 asi 30 procent silniční přepravy nákladů na vzdálenost nad 300 km na železniční či vodní dopravu. Do roku 2050 by mělo obdobně být převedeno už více než 50 procent. „Musíme ale opustit pouze romantické představy o koridoru a mnohasetkilometrovou vodní cestu reálně posoudit a připravit projekt k odpovědnému rozhodnutí. Důležitým článkem z hlediska našeho regionu bude Odra,“ upozornil generální manažer NSK Ladislav Mravec. Podle něj si průmysl uvědomuje všechny souvislosti projektu, a proto podporuje vodní koridor DOL i jako řešení dopadů své činnosti na životní prostředí v regionu. **NSK vidí v DOL mimo jiné i možnost opřít ekonomickou budoucnost Moravskoslezského kraje o novou „nohu“ v podobě vodní cesty svázané s navazujícími službami i turistikou.**