There are no translations available.

Regiony v příhraničí nutně potřebují prodloužit splavnění Odry až do Ostravy

Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje společně s polským Sdružením pro rozvoj vnitrozemské plavby a vodních cest – Radou Kapitánů - budou usilovat o splavnění řeky Odry k českým hranicím až po Ostravu- Mošnov. Shodli se na tom účastníci konference **Oderské fórum- Forum Odrzańskie**
, která se konala 20. května letošního roku v Chalupkách a kterou organizovali oba partneři. Ti také iniciují stejnojmenný projekt Oderské fórum-Forum Odrzańskie, jehož hlavním cílem je koordinovat stanoviska místních samospráv, podnikatelské sféry a odborníků na česko-polském pomezí podél řeky Odry k prosazení prodloužení jejího splavnění až na moravskoslezské území a zvýšení povědomí veřejnosti o potenciálu tohoto záměru.

Projekt **Oderské fórum-Forum Odrzańskie** finančně podporuje Fond Mikroprojektů Operačního programu Přeshraniční spolupráce Česká republika – Polská republika 2007 – 2013.

„Splavnění Odry do Ostravy by mělo **být součástí ekonomické restrukturalizace regionu**. Kraj vodní cestu potřebuje, protože bude znamenat hospodářské oživení," uvedl na konferenci v Chalupkách Pavel Bartoš, prezident Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje, s tím, že splavnění Odry do Ostravy by mohl být jedním z nosných projektů Evropského seskupení pro územní spolupráci TRITIA.

Řeka Odra je splavná od námořního přístavu ve Štětíně až po město Kędzierzyn-Koźle, které leží asi padesát kilometrů od hranic s Moravskoslezským krajem. Splavněním Odry až do **Ostravy-Mošnova**
se Oderská vodní cesta prodlouží o devadesát kilometrů. Jde o samostatný úsek vodní cesty, který je nezávislý na jiných projektech. Do budoucna by však mohl být součástí spojení Dunaj-Odra-Labe, nebo společně se Slezským kanálem propojit také Odru s Vislou. Trasa

tohoto úseku
probíhá územím nejprůmyslovějších částí Česka i Polska
, kde žije téměř sedm milionů obyvatel, z nichž polovina by mohla být ovlivněna přínosem prodloužení splavnění Odry.

„O hospodářském významu splavnění Odry se hovoří již desítky let. Je třeba si také uvědomit, že vodní cesta jako jediná umožňuje dopravu při zachování využívání životního prostředí, současně i samotná plavba je vůči životnímu prostředí ze všech typů dopravy nejšetrnější," připomněl Andrzej Podgórski, mluvčí Rady Kapitánů.

Prodloužením Oderské cesty dojde k přímému propojení regionů a průmyslových podniků v příhraničních česko-polských oblastech. Pro Ostravu, Bohumín či Racibórz a subjekty působící na jejich území i v sousedství se získá přímý přístup k námořním přístavům u ústí Odry nebo Visly a dále potom až na atlantické přístavy. „Prodloužení Oderské vodní cesty přinese **vznik nových pracovních míst**
nejen při její výstavbě, ale i při jejím využívání, ať se bude jednat o vodní dopravu, výrobu lodí a přístavních zařízení či v neposlední řadě o vodní turistiku," zdůraznil na konferenci Jiří Cienciala, vládní zmocněnec pro Moravskoslezský a Ústecký kraj, s tím, že to bude mít také význam vodohospodářský, protože zkapacitnění koryta Odry poslouží jako ochrana před povodněmi. Splavnění Odry po Ostravu-Mošnov podpoří také
energetickou nezávislost
regionu, a především také jeho
konkurenceschopnost.
„Odpovídající infrastruktura udrží v kraji tradiční těžký průmysl. Může se totiž klidně stát, že pokud nebudou mít místní podniky možnost dopravovat své produkty po vodě, mohou z regionu odejít," řekl Pavel Bartoš. O významu vodní cesty pro region, zejména při přepravě velkých nákladů, hovořil také Ladislav Mravec, generální manažer Národního strojírenského klastru. „Napojení Ostravy na vodní cestu podporujeme, protože bez ní nemůžeme udržet konkurenceschopnost," přiznal Ladislav Mravec. „Vybudováním vodní cesty bude umožněna nejen samotná přeprava nákladů, ale bude také lepší hospodaření s vodou, vyrovnávání její bilance v průběhu roku" argumentoval Paweł Macha, starosta města Kuźnia Raciborska.

Devadesát kilometrů splavnění Odry do Ostravy by podle odhadů mohlo přijít na 800 milionů eur. „Pokud by byla tato trasa zařazena na mapu transevropských dopravních sítí TEN-T, bylo by možné z evropských fondů získat až osmdesát pět procent z celkových nákladů,“ uvedl v Chalupkách Petr Forman, poradce prezidenta České republiky pro oblast vodních cest.

Účastníci semináře se proto shodli, že je třeba zpracovat **studii proveditelnosti** úseku Kędzierzyn-Koźle – Ostrava – Mošnov, implementovat projekt do plánů a strategií v oblasti dopravní politiky na všech úrovních a uzavřít
mezivládní česko-polskou dohodu
o výstavbě zmíněného úseku vodní cesty. „Dále je nutné zařadit tuto vodní cestu
na mapu transevropských dopravních sítí TEN-T
a na tomto základě požádat o spolufinancování z evropských fondů. V neposlední řadě rovněž zajistit v regionech informovanost o přínosech této vodní cesty,“ stojí v závěrech konference.

Na Oderském fóru se sešli zástupci ministerstev, regionů, měst, obcí a průmyslu z České a Polské republiky