There are no translations available.

V Přerově proběhla výstava o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe

V Přerově byla dne 16. dubna 2009 slavnostně zahájena putovní výstava Křižovatka tří moří, která pojednává o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe. Slavnostního aktu se zúčastnilo mnoho významných aktérů, mimo jiné primátor města Přerova Ing. Jiří Lajtoch, rektor Vysoké školy logistiky o.p.s. JUDr. Ivan Barančík, ředitel Státní plavební správy Kpt. Ing. Luděk Cidlina a viceprezidenti Hospodářské komory ČR Ing. Jan Novotný a Ing. Pavel Bartoš. Zahájení se zúčastnili také zástupci Krajů ležících na trase vodního koridoru D-O-L, zástupci Krajských hospodářských komor, lodní dopravci, vysokoškolští profesoři a další hosté. Po slavnostním zahájení akce pokračovala konferencí na půdě Vysoké školy logistiky o.p.s., kde se zájemci i z široké veřejnosti mohli dozvědět další zajímavé informace. Hosté vyjádřili zájem a podporu tomuto projektu, jenž je důležitý nejen pro Českou Republiku, ale pro celou Evropu. „Projekt podporujeme, protože město je přirozeným dopravním uzlem. Navíc jsme vždy podporovali vznik terminálu kombinované přepravy," uvedl primátor města Jiří Lajtoch (ČSSD).
"My si, jako Přerované, myslíme, že myšlenka vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe je dobrá. Vzhledem ke své strategické poloze bylo vždy území Přerova a po té i vlastní město významnou křižovatkou dopravních cest. Navíc doplňuje naše vize Přerova jako dopravní tepny a dopravní křižovatky, kdy bychom zde skloubili dopravu železniční, silniční a leteckou s dopravou vodní. K reálnému naplnění uvedené vize bude nutné zřejmě vykonat ještě spoustu práce, různých hodnocení a analýz, ale je určitě nezbytné, aby definitivní rozhodnutí padlo v přiměřeném časovém horizontu, protože město Přerov staví na kvalitní dopravní infrastruktuře svůj další rozvoj. Proto jsme také přijali usnesení, že budeme nadále držet stavební uzávěry a Rada města doporučila ponechat v Politice územního rozvoje územní ochranu pro stavbu vodního koridoru D-O-L," sdělil k záměru 1.náměstek primátora města Přerova Mgr. Josef Kulíšek "Vodní koridor Dunaj – Odra – Labe (D-O-L) je multifunkční vodohospodářské dílo zásadního významu pro Českou republiku i Evropu. Spojuje v sobě funkce dopravní, energetické, vodohospodářské, ekonomické i krajinotvorné. Pro posouzení významu vodního koridoru D-O-L musíme vycházet z komplexního pohledu na celé řešení. Vodní dopravu lze jednoznačně považovat za bezpečný, čistý a k životnímu prostředí šetrný obor dopravy. Je vhodným druhem dopravy pro přepravu nebezpečných nákladů. Volba vnitrozemské vodní dopravy při výběru dopravce neznamená jen ekonomické úspory, ale také snížení emisí, nižší nároky na energii a snížení hlukové zátěže. Vývoj potvrzuje, že vnitrozemská vodní doprava je ideálním partnerem tam, kde je k dispozici dokonalá infrastruktura vodních cest. Výstavba vodního koridoru D-O-L ke zkvalitnění infrastruktury vodní dopravy jednoznačně přispěje. Voda není jednoúčelová jako třeba silnice nebo železnice. Slouží samozřejmě i k rekreačním účelům. Kolem vodní cesty se tvoří další možnosti pro podnikání, respektive rozvoj tohoto regionu. Naše škola připravuje i odborníky na problematiku vodní dopravy v oboru Dopravní logistika, kde se vyučuje předmět Logistika vodní dopravy," řekl v rámci zahájení výstavy rektor Vysoké školy logistiky o.p.s. JUDr. Ivan Barančík.

Neméně zajímavý názor vyjádřil ve svém projevu Ing. Martin Kolařík, zastupitel města Přerova za Stranu zelených / Společně pro Přerov a místopředseda Krajské rady Strany zelených:
"V souvislosti s projektem vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe se objevují různá srovnání silniční

a železniční dopravy s dopravou po vodě. Porovnává se ekonomika, přepravní kapacita a jiná kritéria, ale velice často se zapomíná na jeden zásadní rozdíl, který je pro mne, ekologicky smýšlejícího člověka, podstatný. Zkuste si, prosím, představit mezinárodní dálniční tah či železniční koridor. Na těchto dopravních tepnách vládne kromě hluku a prachu z intenzivní dopravy jen smrt. Není podstatné, zda jste si představili období jarní, letní či zimní – všechny živé organismy, které se pokusí sdílet tento prostor, jsou přejety, rozdrceny, zničeny. Dálniční či železniční těleso, vytvořené z mrtvých materiálů, nedává životu mnoho šancí. Silniční a železniční koridory vytvářejí v krajině jizvu, která trvale negativně ovlivňuje životní prostředí ve svém okolí. Přál by si někdo z vás vlastnit rodinný domek se zahradou těsně přiléhající k rušné dálnici či železničnímu koridoru? U vodních cest je situace zásadně odlišná. Voda je totiž životodárná tekutina a vodní dopravní tepna a její okolí zůstává i při vysokém zatížení stále živým prostorem, vhodným pro rekreaci, rybaření a život mnoha živočichů a rostlin. Vodní těleso dopravní tepny je samoopravující se živý organismus, s mnoha dalšími funkcemi, než je jen doprava. Nemovitosti v těsné blízkosti vodní cesty získávají na hodnotě. Na rozdíl od silničních či železničních lze vodní koridory budovat tak, aby ekologicky přínosné funkce vodní cesty byly maximálně zdůrazněny, zatímco nepříznivé vlivy stavby a jejího provozu lze potlačit na minimum. Zkušenosti z budování moderních vodních cest v západní Evropě ukazují, že pozitivní vlivy na životní prostředí mohou významně převážit nad negativními. Mělké příbřežní zóny, koupací jezírka, oživená slepá ramena a obnovené lužní lesy, stejně jako příbřežní porosty vhodných keřů a stromů vytvářejí nové životní prostory pro ptáky, vodní živočichy i člověka. Stávají se místem pro aktivní odpočinek, cykloturistiku a rekreaci. Vodní cesty, jsou-li citlivě zasazené do krajiny, jsou živým organismem podobným stromům. O důležitosti stromů pro životní prostředí a pro člověka snad nemusíme polemizovat. Stejně jako ony poskytují vláhu, místo pro odpočinek, stavební materiály, energii, přístřeší živočichům a jiným rostlinám, regulují teplotu ve svém okolí. Pomáhají tlumit extrémní klimatické výkyvy. Myslíte si stále, že lze vodní dopravu označit za neekologickou a pro životní prostředí horší variantu než třeba dopravu železniční? Z výše uvedených důvodů podporuji projekt vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, tak jak je představován v knize „Křižovatka tří moří“, a budu se snažit dohlédnout na to, aby i v budoucnu zůstal maximálně šetrný k životnímu prostředí a využíval svých možností ku prospěchu člověka i přírody.”

Je třeba si uvědomit, že Česká republika je jedinou zemí ze všech 27 států Evropské unie, která není přímo nebo kvalitní vodní cestou připojena na moře. “Doplníme-li tuto informaci o skutečnost, že cena každého zboží v sobě zahrnuje 40 až 60 procent nákladů na dopravu, dojdeme k závěru, že využí levné lodní dopravy a výstavba vodního koridoru by zajistila v regionu práci desetitisícům lidí. Kromě toho je to velký potenciál pro zvýšení turistického ruchu a v neposlední řadě plní koryto vodní cesty protipovodňovou funkci,” uvedl Tomáš Kolařík z obecně prospěšné společnosti Plavba a vodní cesty.

Odkazy:

V Přerově byla zahájena výstava o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe

Přerov hostí výstavu Křižovatka tří moří (fotogalerie)