

Gyorsuló folyami infrastruktúrafejlesztések

2020. nov. 12. | [Aktuális](#), [Egyéb kategória](#), [Közlekedés](#), [Vízen](#)



Erdélyi László

Egyre fontosabb szerepet kap mind a gazdaságban, mind a turizmusban a folyami közlekedés. Erdélyi Lászlótól, a Duna-Fekete tenger hajózható csatornákat kezelő részvénytársaság, a Constantzai tengeri kikötőket tömörítő Rt., valamint a tengeri Duna kikötőket tömörítő Rt. magyarországi képviselőjétől megtudtuk, készült egy terv, amely összeköti a Dunát az Északi-tengerrel. Ennek részeként a cseh kormány jóváhagyta a csatornának a tervét. Az építkezés, amely várhatóan 15 milliárd koronába kerül, 2030-ban megkezdődhet. Ez felváltja az eredetileg tervezett Duna- Odera-Elba összeköttetést. Az első szakaszban az infrastruktúra javítására kerül sor a cseh Ostrava és a lengyel határ között, ahol a leendő csatorna kapcsolódna az Odera és a Klodnica folyó kereszteződésében lévő lengyel Kozle városával. Ezt követően ezt az első szakaszt összekapcsolnák a Dunával.

További hír, hogy kormányközi megállapodás alapján új projekt indul a Fekete-tengeri Constantza összekötésére a Balti-tengeri Gdansk-kal. Az úgynevezett „Három Tengeri

Kezdeményezésen” belül kettő célozza Romániát, támogatást nyújtva az infrastruktúra fejlesztéséhez, lehetővé téve magántőke bevonását is. Az egyik, a Rail-2 Sea célja a polgári-katonai felhasználású vasútvonal megépítése a két kikötő között. A 3663 kilométer hosszú vasúti folyosó áthalad Lengyelországon, Szlovákián, Magyarországon és Románián. A másik projekt: közúti közlekedési folyosó létrehozása Észak- és Dél-Európa között. Érinti Litvániát, Lengyelországot, Szlovákiát, Magyarországot, Romániát, Bulgáriát és Görögországot, integrálva a részt vevő államok rendszerét, összekötve a litván Klaipeda és a görög Thesszaloniki kikötőjét. Constantza és Gdansk összekötő szakaszokkal kapcsolódik az autópályához.

Hajós Anna