

**UCHWAŁA NR XXXV.7.2014
RADY GMINY W OTYNIU**

z dnia 31 stycznia 2014 r.

w sprawie: przyjęcia stanowiska Rady Gminy w Otyniu w sprawie Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku

Na podstawie § 8 ust. 2 Regulaminu Rady Gminy Otyń stanowiącego Załącznik Nr 3 do Statutu Gminy Otyń podjętego uchwałą Rady Gminy Otyń Nr V/19/03 w dniu 20 stycznia 2003 r. w sprawie uchwalenia statutu Gminy Otyń (Dz. Urz. Woj. Lub. Nr 12, poz. 207 ze zm.)

Uchwała się, co następuje:

§ 1. 1. Rada Gminy w Otyniu przyjmuje stanowisko w sprawie Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku, opisane w załączniku Nr 1.

2. Stanowisko podlega przekazaniu:

- 1) Ministerstwu Infrastruktury i Rozwoju,
- 2) Krajowemu Zarządowi Gospodarki Wodnej,
- 3) Zespołowi Parlamentarnemu Przyjaciół Odry Sejm RP,
- 4) Posłowi na Sejm RP Panu Ryszardowi Galla – Przewodniczącemu Parlamentarnego Zespołu Przyjaciół Odry,
- 5) Posłom i Europosłom Województwa Lubuskiego,
- 6) Marszałkowi Województwa Lubuskiego i Marszałkowi Województwa Dolnośląskiego,
- 7) Radom Miast i Gmin Nadodrzańskich od Głogowa do Kostrzyna nad Odrą.

§ 2. Wykonanie Uchwały powierza się Wójtowi Gminy Otyń.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia i podlega ogłoszeniu poprzez wywieszenie na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy i BIP.

Przewodniczący Rady Gminy

Sławomir Michalski

Załącznik Nr 1 do Uchwały Nr XXXV.7.2014

Rady Gminy w Otyniu

z dnia 31 stycznia 2014 r.

Stanowisko Rady Gminy w Otyniu w sprawie Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku.

Po zapoznaniu się z Dokumentem Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku, który ukazał się na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, Rada Gminy w Otyniu wyraża swoje głębokie zaniepokojenie zmianami, jakie wprowadzono w liście projektów śródlądowych. Dotyczy to projektu, który przewiduje prace remontowe i modernizacyjne zabudowy regulacyjnej oraz dostosowanie odcinka Odry swobodnie płynącej do III klasy drogi wodnej. Ograniczenie prac do II etapu, zamiast II i III oraz drastyczne obniżenie kwoty planowanej na ich realizację w stosunku do wersji pierwotnej z 509 do 95 mln. zł., znacznie zmniejszy zakres prac do wykonania opisanych w projekcie.

Realizacja projektu Odra dla turystów 2014, którego liderem była Gmina Nowa Sól – Miasto spowodowała budowę portów i marin, a w bieżącym roku budowane będą kolejne przystanie rzeczne. W ramach projektu wbudowano dwa statki pasażerskie, które od października 2013 r. prowadziły regularne rejsy turystyczne po Odrze. Realizacja projektu wymagała nakładów finansowych i zaangażowania 10 gmin nadodrzańskich, w tym dwóch przygranicznych gmin niemieckich.

Założenie o przywróceniu wykorzystania turystycznego rzeki zostało osiągnięte a rozwój tego założenia zależy między innymi od dostosowania rzeki Odry na odcinku swobodnie płynącym do parametrów III klasy drogi wodnej. Można je osiągnąć poprzez prace remontowe i modernizacyjne określone w Dokumentcie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku.

Oczekujemy powrotu do pierwotnych założeń Dokumentu Implementacyjnego, które gwarantowały znaczący postęp w dostosowaniu Odry swobodnie płynącej do wymaganej klasy drogi wodnej, co zapewni między innymi możliwości rozwojowe dla turystyki wodnej a w dalszej perspektywie możliwości gospodarczego wykorzystania rzeki.

Ograniczanie prac modernizacyjnych nie daje perspektywy dla rozwoju turystyki wodnej zapoczątkowanej poprzez realizację Projektu Odra dla Turystów 2014 oraz perspektywy rozwoju Stoczni KONSTAL w Nowej Soli, dlatego też wnosimy zdecydowany sprzeciw do obniżenia kwoty planowanej na ich realizację w stosunku do wersji pierwotnej z 509 do 95 mln zł. Drastyczne ograniczenie prac modernizacyjnych nie daje perspektywy na rozwój turystyki wodnej zapoczątkowanej przez realizację projektu Odra dla Turystów 2014 i zakłóca dogodne warunki dla rozwoju turystyki w miejscowościach nadodrzańskich.