

VODNÍ KORIDOR DUNAJ-ODRA-LABE: PROJEKT STÁLE POTŘEBNĚJŠÍ

Cesta k prosperitě Evropské unie bez bariér



*Je smutná epocha,
když je lehčí rozbít atom,
než lidské předsudky*
Albert Einstein

*Nebojte se postupovat pomalu,
začněte se bát,
stojíte-li na místě*
holandské přísloví

Krizе dodávky plynu do Evropy na počátku roku 2009 – ale nejen ona – znovu připomněla, jak je důležité, aby Evropa a zejména Česká republika, měla k dispozici dostatečně diverzifikované dopravní cesty a tím i zdroje surovin a odbytiště výrobků. V takových situacích je zvláště patrný český hendikep, kterým je nedostupnost moře, resp. špatné spojení s nejdůležitějšími evropskými přístavy, které jiným vnitrokontinentálním oblastem poskytují kvalitní vodní cesty. Opět se ukazuje, jak jsme zaspali, že jsme nezačali budovat a využívat **vodní koridor Dunaj-Odra-Labe (D-O-L)**. Zatímco v normálních dobách je tak české hospodářství postiženo „jen“ nedostupností levné

a výkonné dopravy pro export a import, **v krizové situaci jsme navíc připraveni o svobodu volby**, a tím také o nezávislost na geopolitických hrách. Například v „cause plyn“ (po roce 1989 „causa ropa“) nemáme žádnou možnost nahradit či doplnit nefungující potrubní dopravu.

Ale nejde jen o plyn, ropu a další suroviny. **Významů vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe (D-O-L) je celá řada:**

- a) **protipovodňová funkce:** kdyby D-O-L existoval při povodních v roce 1997, většina Moravy by byla před účinky velké vody ochráněna
- b) **udržení vody v krajině:** D-O-L umožní hospodařit s vodou, aby žádná od nás neodtekla zbytečně
- c) **doprava vody na Moravu:** podobně jako průplav Rýn-Mohan-Dunaj (R-M-D) umožní vodní koridor D-O-L přečerpávat v době nouze vodu z Dunaje
- d) **územní systém ekologické stability** – jeho posílení budováním nových biotopů a jejich propojení
- e) **transevropská dopravní cesta**, která propojí síť evropských vodních cest, poskytne ČR kvalitní přístup k mořím a jejich přístavům a dá možnost volby v „mírových“ i krizových obdobích
- f) **ekologická doprava:** vodní doprava je nejen levná, ale také má nejméně negativních vlivů na životní prostředí
- g) **zdroj a regulátor elektrické energie**
- h) **hospodářství** – výstavba vícemodálních logistických center a průmyslových zón
- ch) **mimoběžné zvýšení zaměstnanosti v Evropě** při výstavbě i budoucím provozu
- i) **zdroj příjmu z cestovního ruchu**
- j) **zemědělství** – rybolov, závlahy a levnější transport surovin
- k) **sport a turistika** – nové možnosti sportovního a rekreačního vyžití v návaznosti na další aktivity v regionech
- l) **rozvoj sídel** – možnost využití v Evropě a ve světě oblíbeného bydlení u vody a na vodě
- m) **evropská investice** – po roce 2013 „vyschnou“ pro ČR strukturální fondy a hlavním zdrojem dotací bude Fond soudržnosti, určený pouze na rozhodující infrastrukturu evropského významu, a tou vodní koridor D-O-L dozajista je.

V nejbližší době bude vláda rozhodovat o osudu územního hájení vodního koridoru D-O-L. Je ve svrchovaném zájmu ČR, aby rozhodla urychleně a kladně. Měla by rozhodnout i o naplnění usnesení Parlamentního shromáždění Rady Evropy, které doporučuje vyhodnotit všechny aspekty (technické, ekonomické, ekologické) vodního koridoru D-O-L.

K rozhodnutí o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe (D-O-L) je nutné přistupovat s vědomím, že jsme tuto zem nezdědili po svých rodičích, ale máme ji půjčenou od svých dětí. Pokud jej nedokážeme vybudovat dnes – a byla by to vážná strategická a ekonomická chyba – nesmíme znemožnit jeho realizaci v budoucnosti.

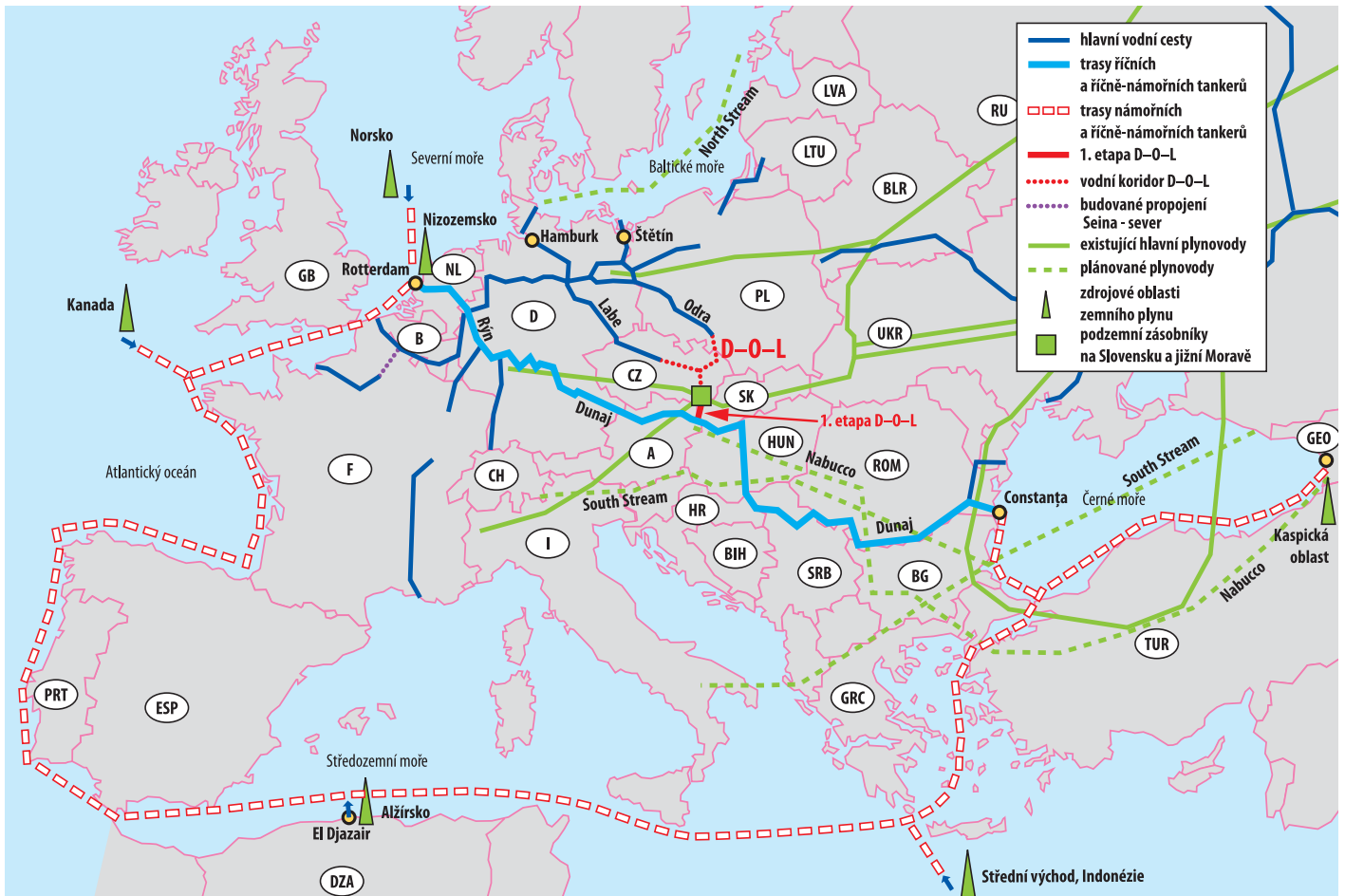


Po vodě – ekologicky, levně, bezpečně a v pohodě.

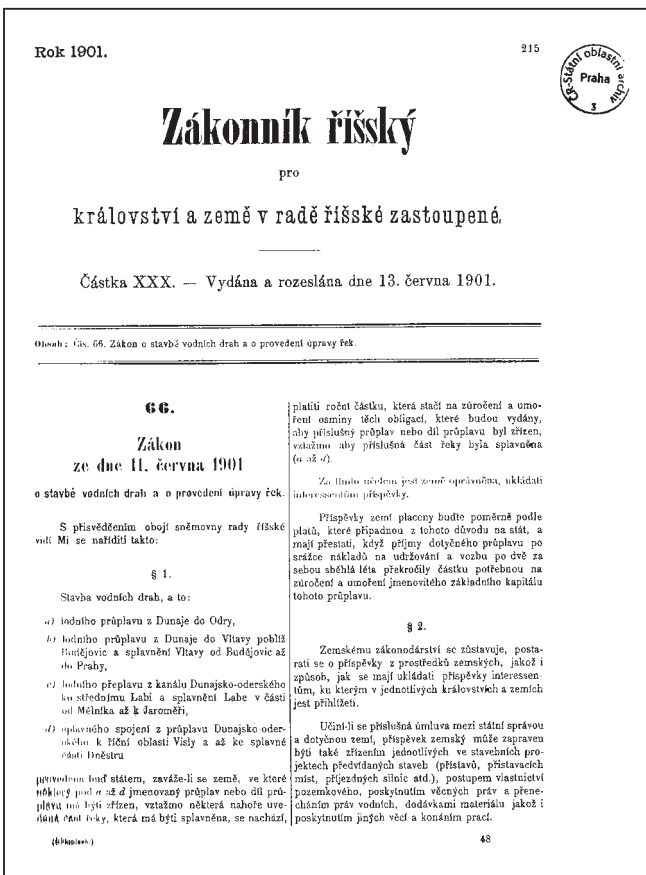
**ZASTAVME LIKVIDACI ČESKÉ PLAVBY!
POŽADUJME EFEKTIVNÍ PŘÍSTAVY VE VNITROZEMÍ ČR!**



1. Propojená soustava transevropských vodních cest a stávajících i plánovaných plynovodů



Schematická mapa hlavních transevropských vodních cest a plynovodů včetně budovaného průplavu Seina-sever a plánovaného vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Za povšimnutí stojí plánovaný plynovod Nabucco ze střední Asie do Vídně, který přesně kopíruje existující říčně-námořní trasu přes Turecko, Bulharsko, Rumunsko a Maďarsko.



Menší říční loď na přepravu 2500m³ kapalného plynu, tj 1 500 000 m³ plynu.

2. Vodní doprava je neekologičtější a neekonomičtější součástí dopravní soustavy každého většího územního celku jako je Evropa, v jejímž srdci Česká republika leží. Aby tato soustava optimálně fungovala, musí mít moderní parametry. To věděli již naši předci.

Vodní cesta	Délka (km)	Předpokládané celkové náklady (mil. Kč)	Průměrné náklady (Kč/km)
Dunajsko-oderský průplav	288,0	140,0	486 100,-
Dunajsko-vltavský průplav mezi Korneuburgem a Českými Budějovicemi	205,0	146,9	716 600,-
Kanalizování Vltavy od Českých Budějovic do Prahy	177,4	112,1	631 900,-
Spojení dunajsko-oderského průplavu s Labem u Pardubic	188,3	129,2	686 100,-
Kanalizování Labe z Mělníka po Jaroměř	194,5	102,0	524 400,-
Napojení průplavu Dunaj-Odra na Vislu a Dněstr	537,2	212,2	395 000,-

Titulní list vodocestného zákona z roku 1901

Předpokládané náklady na výstavbu vodních cest byly součástí říšského zákona

3. Poučme se z historie:

- První reálný pokus o propojení Dunaje s Labem učinil již Karel IV. se záměrem povznést význam svých Čechů.
- Přeskočme 500 let dalších přípravných a splavňovacích prací na českých řekách a zastavme se na začátku 20. století. Po velmi bouřlivé debatě byl přijat vodocestný zákon, a to Poslaneckou sněmovnou říšské rady poměrem hlasů 198:46 za nepřítomnosti 181 poslanců. Panská sněmovna pak přijala tento zákon dne 10. června 1901.
- **Zákon stanovil, že realizace má být zahájena v roce 1904 a dokončena ve lhůtě 20 let.**
- Ředitelství pro stavbu vodních cest zahájilo svoji činnost roku 1902 ve Vídni. Později vznikly jeho expozitury v Praze (1903), v Krakově (1905) a Přerově (1907).
- 4. února 1901 byl ustaven Poradní sbor pro vodní cesty, který měl podávat dobrozdání a činit samostatné návrhy vztahující se ke stavbě. Měl 20 členů, které jmenovaly zemské výbory zemí, které se podílely na stavbě.
- V období Rakousko-Uherska (1901-1917) bylo vybudováno celkem 7 zdymadel na labské vodní cestě (Nymburk, Hadík, Dolní Beřkovice, Štětí, Roudnice, České Kopisty, Lovosice).
- v období první Československé republiky (1918-1938) bylo ve výstavbě vodních cest pokračováno a bylo uvedeno do provozu 11 zdymadel na Labi (Srnojedy, Přelouč, Kolín, Klavary, Poděbrady, Kostomlátky, Lysá nad Labem, Brandýs, Kostelec n/L., Lobkovice a Sřtekov v blízkosti Ústí n/L.). - Na řece Moravě byly postaveny 3 jezy vhodné pro vodní koridor D-O-L (Kromčříž, Spytihňev, Nedakonice).
- **Ironií osudu byly práce na samotném průplavu zahájeny až po prvním rozpadu Československa.** Slavnostní výkop průplavu Odra-Dunaj se uskutečnil 8. 12. 1939 na Odře u obce Nowa Wies. Práce započaly i na odbočnici z Dunaje u Vídně. Zuřící válečný konflikt v roce 1943 veškeré práce na D-O-L zastavil. Přesto v letech 1939-1945 bylo dále pokračováno výstavbou na Odře (jez Koblov), na Labi (Hradištko, Velký Osek).
- S výstavbou a modernizací labsko-vltavské vodní cesty se pokračovalo ihned po 2. světové válce i v období budování reálného socialismu. Celkem bylo postaveno nebo modernizováno 15 plavebních stupňů.
- **V roce 1968 Hydroprojekt Praha vypracoval rozsáhlý „Generel průplavního spojení D-O-L“.**
- **V roce 1989 chyběla k dokončení plné plavební funkčnosti českého Labe pouze 3 zdymadla z celkového počtu 21 zdymadel (Přelouč II, Děčín a „Malé Březno“).** Po „sametové“ revoluci za posledních 20 let (1989 – 2009) se nepostavil ani jeden nový plavební stupeň.

Přehled nových nebo modernizovaných plavebních stupňů v návaznosti na vodní koridor D-O-L za posledních 107 let

1902–1918	1918–1939	1939–1945	1945–1948	1948–1989	1989–2009
16 let	21 let	6 let	3 roky	41 let	20 let
6 stupňů	16 (30)*	2 stupně	2 stupně	13 stupňů	0 stupňů

* včetně 14 plavebních komor na Baťově průplavu (1934–1938)

4. Velmi intenzivně propagovala výstavbu průplavu D-O-L firma Baťa.

Význam průplavu D-O-L jako nedílné součásti dopravní soustavy země byla v očích Baťů základní podmínkou prosperity Československa, byla klíčem k Evropě.

Budujeme stát pro 40 000 000 lidí
(převzato ze stejnojmenné knihy J. A. Bati)

DOPRAVNÍ VYBUDOVÁNÍ CSR.

Silniční a železniční magistrala ve spojení se sítí dopravních kanálů zajistí přímé, levné a rychlé spojení západu s východem naší republiky. Historické a hospodářské rozdíly jednotlivých zemí budou tímto vybudováním dopravy odstraněny a z našeho státu bude vytvořen jednotný hospodářský celek.

Tato mapa ukazuje, že Československo, ležící na rozvodí severozápadu a jihovýchodu Evropy, může získati klíčové postavení ve vodní dopravě. Na mapě jsou označeny jednak řeky již usplavněné, jednak plavební kanály, sloužící k jejich spojení.

Máme klíčové postavení.

Kdykoliv se u nás uvažuje o hospodárnosti vodní dopravy, ozývají se názory velmi podobné názoru onoho rakouského císaře, který se stavěl proti postavení železnice z Vídně do Brna.

„Co tam budeme vozit?“ povídá. „Dostavnik z Vídně do Brna jezdí dvakrát týdně a ještě bývá většinou prázdný.“ Na to, že doprava vyvolá silný brněnský textilní průmysl, císař pán tehdy nepřišel.

Sít kanálů „Dunaj—Labe—Odra“, probíhající naším územím, spojí levnými dopravními linkami 100 mil. lidí od severovýchodu a západu se 100 miliony lidí od jihu a jihovýchodu. Při tom se ještě nadto rozvine náš vlastní průmysl.

DRŽÍME KLÍČ K SRDCI EVROPY

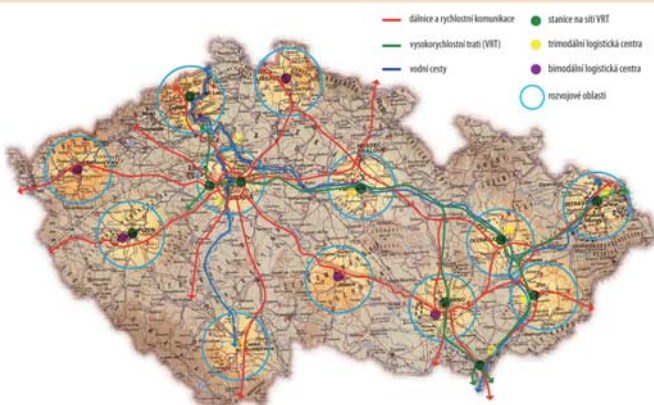
ÚVODEM • Všechna období, v nichž se lidé navzájem dohadovali o tom, co má být vykonáno mocí veřejnou a co občanskou iniciativou, se vyznačovala nejistotou a podvázanou činností. Historie zná období, kdy stát vybudoval obrovská díla, jež se však neudržela, protože si stát počínal při jejich budování i správě jen vrchnostensky. A byla období, kdy soukromá občanská iniciativa získala celé pevniny, které ztratila, když zanedbala péče o zájmy společné. Občané i státy vykonali největší díla technická i kulturní, když pracovali společně, ve vzájemné důvěře, s jasně vyznačenými cíly a poměry, respektující vzájemných práv. Státní investiční komise, jejímž členem mám čest být, byla utvořena vedoucími muži našeho státu, aby svým dílem přispěla k uskutečnění této spolupráce. O všech technických projektech a návrzích, jež dále uvádím, hovořil jsem se všemi směrdatnými osobnostmi naší republiky, a nejvážnější vznikly přímo z jejich iniciativy. Všechny tyto projekty vznikly z jednotné vůle, v níž lze soustřediti všechno obyvatelstvo republiky: z vůle „budujeme stát“.



PROPOJME MODRÉ TEPNÝ KONTINENTU

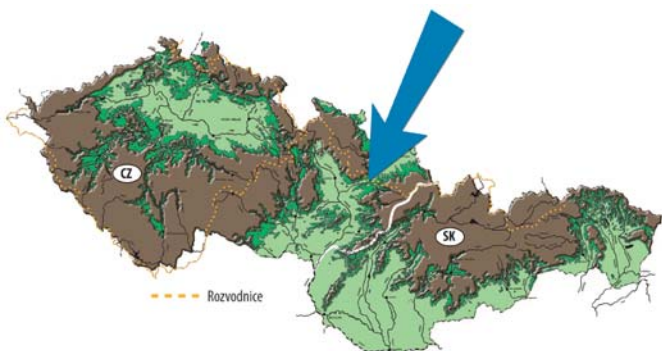
5. Téměř po půl století od účinnosti vodocestného zákona (11. června 1901), který rozhodl kromě jiného i o výstavbě dunajsko-oder-ského průplavu a spojení s Labem u Pardubic, zazněla slova Ing. Antonína Patočky, pronesená v roce 1948, která měla zvednout sebevědomí národa ke stavbě průplavu D-O-L jako nejvýznamnějšího evropského projektu na území nové Československé republiky. „*Staletými dějinami průplavního projektu vine se jako červená nit neroz-
hodnost, a počínajíc základním projektem z roku 1901 často i zjev-
ná neupřímnost, a naopak zase přílišný optimismus. Začneme-li sta-
vět sami, a brzo – a to obojí můžeme – tak zajistíme sobě primát,
vyvoláme i nabídku součinnosti z jiných zemí, a postavíme, byť i po
etapách, dílo, jež bude nám na prospěch celé věky, zatím co po
jiných mnohonásobně vyšších výdajích na tzv. nezbytnosti státní
nebude už ani památka.*“

Jak by mapka z Baťovy knihy mohla vypadat dnes



6. Uplynulo dalších 50 let, jsme ve svobodné zemi, v první polovině roku 2009 předsedáme Evropské unii a zároveň jsme na začátku hospodářské recese, jak rádi mazlivě nazýváme hospodářskou krizi. Zvedněme tento nejvýznamnější evropský projekt, ležící na našem území, který zpomalila 1. i 2. světová válka, zpomalil reálný socialismus a po roce 1989 – zatím fatálně zastavila nová Česká republika. **Využijme konečně (v roce 2009) ekonomickou i politickou výhodu, že na území naší republiky leží nejnižší území na rozvodí řeky Dunaje a Odry – Moravská brána. Není to pouze geografická výhoda, je to v pravdě klíč k Evropě.**

NEJNIŽŠÍ MÍSTO MEZI ROZVODÍM DUNAJE A ODRY - MORAVSKÁ BRÁNA JE RODINNÝM STŘÍBREM ČESKÉ REPUBLIKY



7. Terminologie a její podstata.

- železnice - železniční koridor
- dálnice - dálniční koridor
- vodní cesta - vodní koridor

Oba výše uvedené koridory jsou pouze dopravními cestami, avšak vodní koridor je významově o řád vyšší. Není to pouze dopravní cesta a dokonce to není ani hlavní její význam. Proto tak záleží na terminologii. Je to vpravdě koridor, který dopravuje vodu a současně umožňuje, aby po hladině tohoto koridoru pluly lodě a tak plnily další jeho funkci dopravní. Vodohospodářský význam vodního koridoru v poslední době propagovaných klimatických změn, probíhající hospodářské recese a plynové krize mimořádně narůstá.

8. Voda se stává strategickou surovinou.

Pro funkci vodohospodářskou je vodní koridor D-O-L nezastupitelný, a to ve třech oblastech:

a) Protipovodňová ochrana přilehlých území a rozsáhlých průmyslových a městských oblastí. Na základě předběžných výpočtů lze konstatovat, že kdyby v roce 1997 byl vodní koridor D-O-L v provozu, tak by občané Olomouce, Přerova, Troubek, Uherského Hradiště, oblasti od Uherského Ostrohu po Rohatec, na Odře u Ostravy a Bohumína a dalších obcí, byli před povodní zcela ochráněni. Škody byly tehdy v oblasti materiální vyčísleny na 62 miliard Kč.



Zatopení Olomouce – červenec 1997. Vodní koridor D-O-L by zcela ochránil město. V současné době realizovaná protipovodňová ochrana Olomouce naopak vůbec není začleněna do dopravní funkce D-O-L.

b) Udržení vody v krajině. Pozitivní vodohospodářská bilance vodního koridoru D-O-L se nejvýrazněji projev v oblastech jižní a střední Moravy. Obecně se však dá říci, že vodní koridor D-O-L zajistí, aby „ani kapka“ vody neodtekla z české části povodí Moravy, Odry a Labe nad ústím Vltavy.

c) Přecherpávání vody. Vodní koridor D-O-L pomocí reverzibilních čerpacích stanic na jednotlivých plavebních stupních umožní přecherpávat vodu z jediného vodního zdroje ve střední Evropě, tj. z řeky Dunaje. Tato praxe je ověřena na průplavu Dunaj-Mohan, kde se přecherpává 21 m³/s. Tento požadavek nelze odkládat, neboť v budoucnu lze očekávat obchodování s vodou z Dunaje jako obchodování s emisemi nebo přidělování rozhlasových frekvencí či televizních kanálů. Jako varování může v současné „plynové krizi“ sloužit vyprodaná produkce norského plynu na 20 let dopředu.



Přirodní charakter přivaděče vody z Dunaje do vodohospodářsky pasivních oblastí průplavu Dunaj-Mohan pod nádrží Brombach.



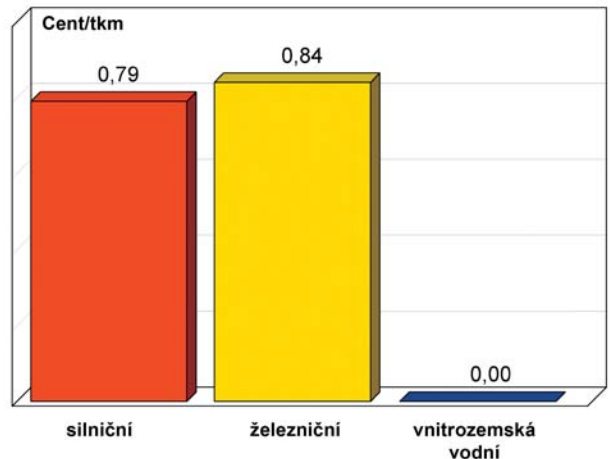
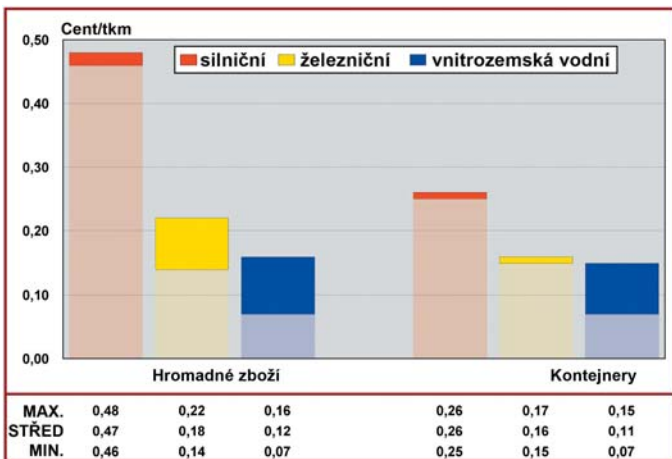
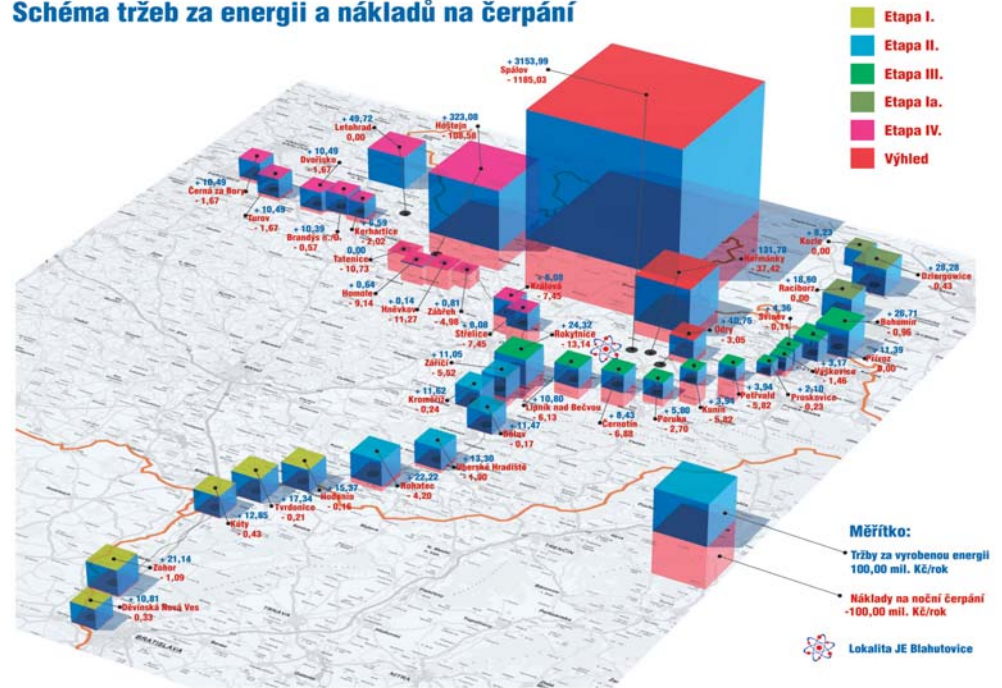
Přecherpací stanice na plavebním stupni Berching na průplavu Mohan-Dunaj

9. Energetická funkce vodního koridoru D-O-L je nepřehlédnutelná nikoliv velikostí poskytovaného výkonu, ale přínosem obnovitelné elektrické energie v průtočných i přečerpávacích elektrárnách a svou pohotovostí může okamžitě například kryt pravidelný výpadek větrných a solárních elektráren.

10. Ekologické přednosti vodní dopravy oproti železniční a silniční dopravě lze čerpat ze společné studie PLANCO Consulting s.r.o. a německého spolkového úřadu pro hydrologii uveřejněné v roce 2008. Omezíme se pouze na několik grafů.

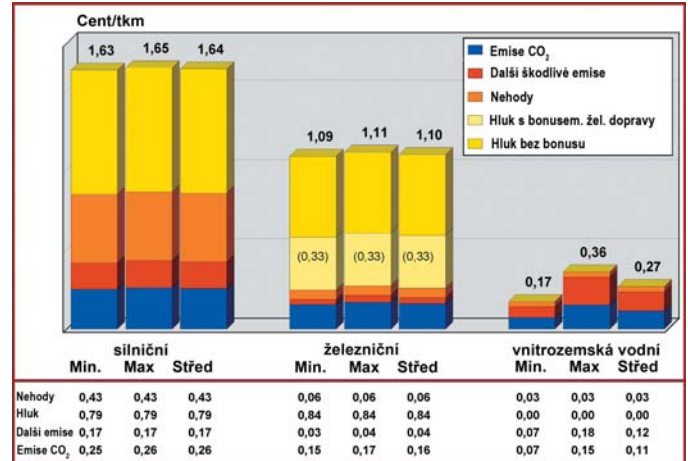
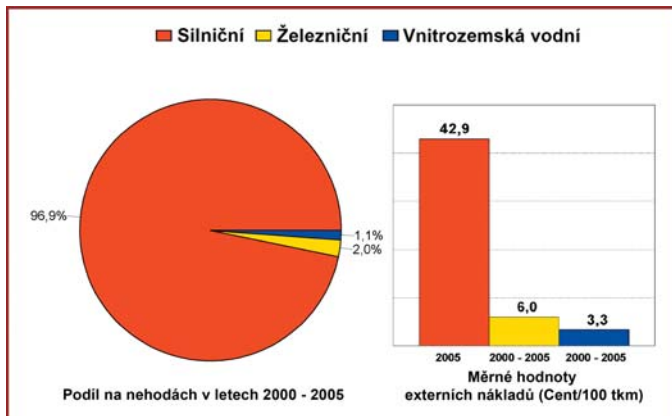
Ekologická funkce vodní dopravy a vodního koridoru D-O-L je nezpochybnitelná, neboť je to komplexní a k přírodě nejšetřnější obrana proti důsledkům globálního oteplování. Dle francouzských podkladů jsou škody z emisí vodní dopravy ohodnoceny na 1 €/1000 tkm, u kamionové dopravy se jedná o 8,9 €/1000 tkm.

Vodní koridor D-O-L Schéma tržeb za energii a nákladů na čerpání



Srovnání dílčích externích nákladů (souvisejících s emisemi CO₂) jednotlivých doprav v cent/tkm v závislosti na charakteru substrátu. Pod grafem jsou charakteristické maximální, minimální a střední hodnoty.

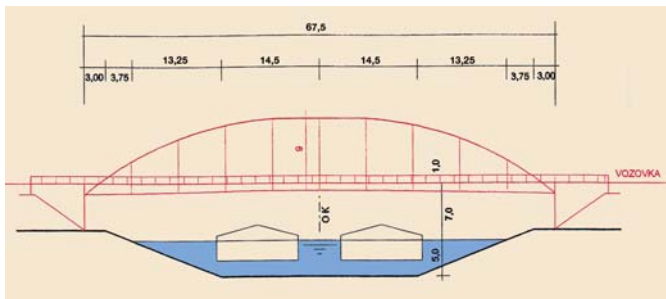
Srovnání dílčích externích nákladů (souvisejících s hlukem) jednotlivých doprav v cent/tkm.



Srovnání dílčích externích nákladů (souvisejících s dopravní nehodovostí) jednotlivých doprav v cent/tkm. Vlevo je procentuální podíl na nehodách za období 2000 - 2005, vpravo měrné hodnoty externích nákladů v cent/100 tkm.

Srovnání celkových externích nákladů jednotlivých doprav v cent/tkm, a to při přepravě kontejnerizovaného zboží. Rozlišeny jsou jednotlivé složky, související s emisemi CO₂, dalšími škodlivými emisemi, nehodami, hlukem po započtení bonusu železniční dopravy a hlukem bez bonusu. Pod grafem jsou charakteristické maximální, minimální a střední hodnoty.

11. Ekonomiku vodního koridoru D-O-L z pohledu jednotlivých etap lze nejlépe pochopit z následující tabulky vpravo.



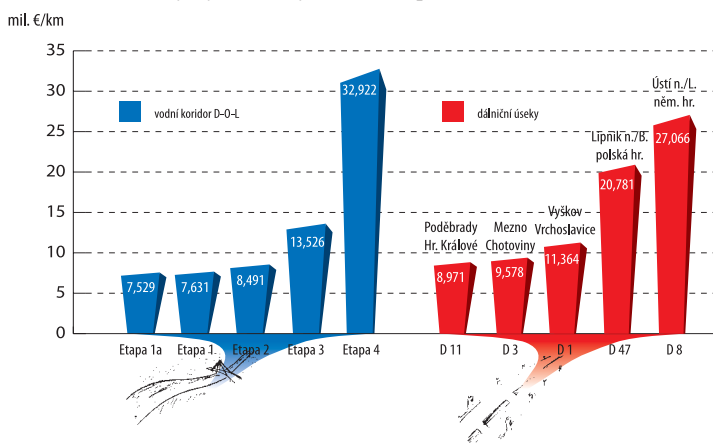
Vzorový příčný profil vodního koridoru D-O-L

Etapa	Úsek	Délka (km)	Překonaný rozdíl hladin (m)	Počet stupňů	Investiční náklady (mil. €)	Měrné investiční náklady (mil. €/km)	Poznámka
1	Dunaj – Hodonín včetně poldrů	97,50	7,3	2	892,2	9,15	Náklady poldrů (mimo trasu) nejsou do měrných nákladů zahrnuty. Rozdíl hladin a počet stupňů odpovídá variantě C.
2	Hodonín – Pferov (přístav)	89,90	42,5	6	763,3	8,49	
3	Pferov – Ostrava (vč. odbočky do Pňovic)	147,29	164,9	11	1 992,3	13,53	
1a	Ostrava (centrální přístav) – Kozle	53,25	23,8	3	400,9	7,53	
	Propojení D-O celkem	387,94	238,5	22	4 048,7	10,44	
4	Pňovice-Pardubice (standardní varianta)	119,40	257,5	11	4 106,9	34,40	Náklady zahrnují investice na železniční přeložky se standardními parametry.
	Vodní koridor D-O-L celkem	507,34	496,0	33	8 155,6	16,08	

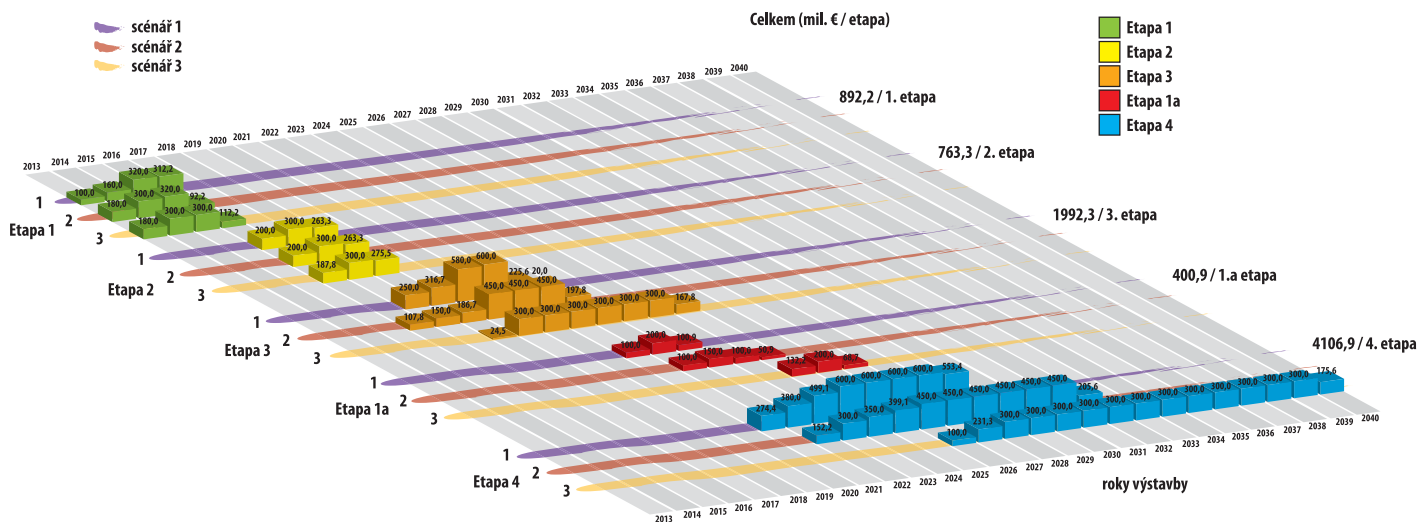


Průplav Mohan-Dunaj v údolí řeky Altmühl je provázen mělkými pobřežními zónami, ostrůvky a odstavenými rameny

Srovnání měrných nákladů jednotlivých etap vodního koridoru D-O-L s dálničními úseky vybudovanými v ČR v posledních letech



Rozložení výstavby vodního koridoru D-O-L v čase lze nejlépe sledovat na následujícím grafu, z kterého lze vysledovat i finanční náročnost v jednotlivých letech.



První scénář:

průběžné spojení z Dunaje do Ostravy do roku 2022, tj. za 10 let s dokončením celého D-O-L do roku 2028, tj. za 16 let. Je dobré si připomenout, že výstavba průplavu D-O dle německo-česko-slovenského protokolu ze dne 19.11.1938 byla stanovena na 6 let.

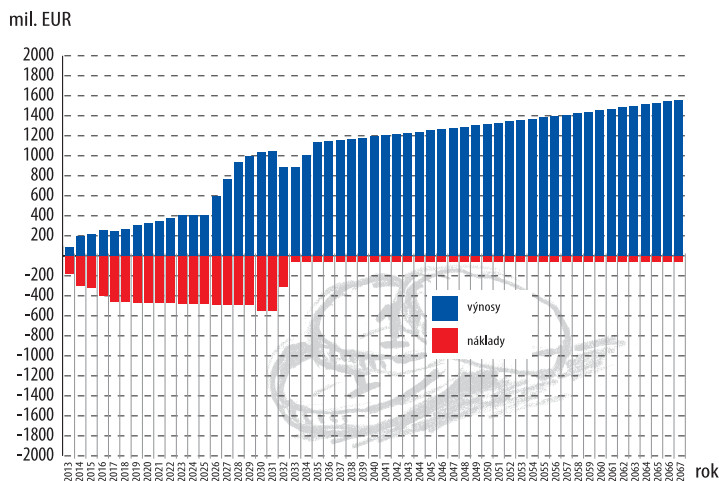
Druhý scénář:

propojení D-O za 10 let a celý D-O-L do roku 2032, tj. za 20 let, což zcela odpovídá vodocestnému zákonu z roku 1901. Tato doba výstavby však v sobě zahrnovala všechna zdymadla na Labi, která jsou již postavena a modernizována (s výjimkou vodního díla Přelouč II, Děčín a „Malé Březno“).

Třetí scénář:

předpokládaná výstavba celého D-O-L do roku 2040, tj. za 28 let.

Mimořádnou ekonomičnost etapové výstavby i celého vodního koridoru D-O-L nejlépe vystihuje graf průběhu nákladů na jeho realizaci a příslušných výnosů za předpokladu středně rychlé výstavby a střední hodnoty přepravních úspor (graf vpravo).



12. Příznivý vliv výstavby i provozu vodního koridoru D-O-L na zaměstnanost v Evropské unii vynikne zvláště v současném období začínající hospodářské recese (moderní „hladová zeď“). Dle zvoleného scénáře výstavby lze počítat s 39 600 pracovními místy po dobu 27 let, nebo se 79 200 pracovními místy po dobu 14 let. Bez zajímavosti není ani následující tabulka, která kvantifikuje finanční efekty vyplývající z realizace D-O-L v oblasti zaměstnanosti.

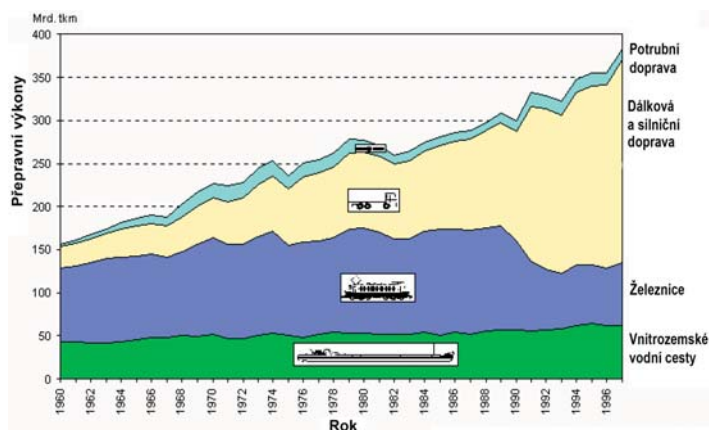
Ovlivněná sféra	Vliv	Oblast, ze které vyplývá vliv			Celkem (mil. Kč/rok)	
		Stavebnictví	Průmysl	Ost. odvětví	Zvýšení příjmů	Snížení výdajů
Státní rozpočet	Zvýšení příjmů	0,078	0,057	0,022	0,157	
	Snížení výdajů	0,018	0,023	0,009		0,050
Fond zaměstnanosti	Zvýšení příjmů	0,006	0,007	0,003	0,016	
	Snížení výdajů	0,019	0,024	0,009		0,052
Sociální pojištění	Zvýšení příjmů	0,048	0,059	0,023	0,130	
Zdravotní pojištění	Zvýšení příjmů	0,022	0,026	0,010	0,058	
Celkem						
Úhrnný přínos, vyplývající z investice ve výši 1 mil. Kč/rok						0,462

13. Význam vnitrozemské vodní dopravy v Evropě

Z následující tabulky jasně vyplývá, že za posledních 30 let minulého století vodní doprava, i když mírně, stále rostla, zatímco železniční doprava soustavně mírně klesala. Všechny druhy doprav pak „převládala“ silniční doprava.

Obor dopravy	Výkony (mld. tkm) v roce		Index (1970=100)
	1970	1999	
Silniční doprava	410	1 309	319
Pobřežní plavba	457	1 200	263
Železniční doprava	276	232	84
Vnitrozemská plavba	95	109	115
Potrubní doprava	57	81	142
Celkem	1 295	2 931	226

Ještě lépe to lze pozorovat na následujícím grafu vývoje přepravních výkonů (v mld. tkm) na dopravních cestách Spolkové republiky Německo.



Po rozšíření EU po roce 2004 podíl vodní dopravy na přepravních výkonech poklesl z 6,3 % na 6 %, což bylo způsobeno přístupem nových států do EU, kde se vodní doprava využívá nedostatečně.

V České republice je dnes stav vodní dopravy katastrofální.

Členský stát	Podíl vnitrozemské vodní dopravy na přepravním výkonu (%)
Nizozemsko	44,2
Belgie	14,3
Německo	12,8
Lucembursko	7,3
Maďarsko	6,8
Rakousko	4,9
Slovensko	2,8
Francie	2,3
Česká republika	0,9



14. Přednosti vodní dopravy lze vysledovat i v dalších oblastech, které jiné druhy doprav (silniční, železniční, potrubní) postrádají. V přehledu jsou uvedeny v úvodu. Není však předmětem tohoto materiálu se s nimi blíže seznamovat.

15. Vodní koridor v kontextu Evropské unie

- Jsmo jediná země z 27 států EU, která není přímo nebo nepřímo kvalitní vodní cestou spojena s mořem.
- Na území České republiky leží nejnižší místo mezi rozvodím Dunaje a Odry – Moravská brána.
- Jde bezvýhradně o jeden z nejvýznamnějších evropských projektů, který chybí k dokončení propojené sítě evropských vodních cest.
- Po roce 2013 budeme mít možnost čerpat z fondu Evropské unie pouze na velké nadnárodní projekty a tím vodní koridor D-O-L jistě je. Pro tento projekt je vhodný Fond soudržnosti EU, který může poskytnout až 85 % z investičních nákladů, které se pro vodní koridor D-O-L odhadují na 8,9 miliard €. Znamená to možnost čerpání až 266 miliard Kč, přičemž náklady prvních etap Dunaj-Hodonín-Prerov nepřesáhnou 1,66 miliard €/rok po dobu 10 let, tj. 0,16 miliard €/rok - a z toho pouze 15 % ze státního rozpočtu, tj. 24 mil. €/rok. Je samozřejmé, že jde o hypotetické úvahy, ale dokud se přípravné práce na projektu vodního koridoru D-O-L neobnoví, nepohneme se z místa a nebudeme mít možnost ani vypracovat žádost o dotaci z Fondu soudržnosti EU.
- V současné době Česká republika předsedá Evropě a je tedy nejvhodnější doba tento mimořádně významný evropský projekt začít s EU projednávat. K tomu má sloužit původní návrh Usnesení vlády ČR o „Politice územního rozvoje České republiky včetně územní ochrany koridoru D-O-L“. Je potřeba toto vládní usnesení urychleně schválit i v kontextu současné hospodářské a plynové krize.

16. Vodní koridor D-O-L a současná hospodářská recese a plynová krize

Všechno, co prožíváme, lze aplikovat na urychlenou přípravu stavby vodního koridoru D-O-L, včetně okamžitého zahájení připravených staveb na přístupové labské vodní cestě, tj. vodní dílo Přelouč II (projekční práce dokončeny, finančně zajištěno v plánu SFDI, potažmo ŘVC - dodavatel vybrán, stavební povolení uděleno, ale pozastaveno; stačí znovu udělit výjimku MŽP) a vodní dílo Děčín (pokročilý stav projekčních prací, možno urychlit územní rozhodnutí a následně stavební povolení).

Jeden z účinných prostředků k obnovení hospodářské stability ve všech zemích světa a ve všech historických epochách byla výstavba veřejných staveb. Mezi nimi vždy dominovaly infrastrukturální stavby, tj. silnice, železnice a vodní cesty. Zde se lze opřít i o výrok prezidenta republiky Václava Klause z britského deníku The Financial Times z ledna 2009: „Agregátní poptávka potřebuje posílit. Tradiční cestou, jak to udělat, je zvýšit státní výdaje, pravděpodobně nejlépe prostřednictvím financování veřejných infrastrukturálních projektů, ale platí to jen za podmínky, jsou-li takové projekty k dispozici“. A to vodní dílo Přelouč II je.

Bylo by nanejvýš užitečné, kdyby nově jmenovaná „Národní ekonomická rada státu – NERV“ zahrнула do svých úvah i komplexní pohled na vodní koridor D-O-L.

17. Poučení z „plynové krize“ pro vodní koridor D-O-L:

V posledních dnech prožíváme krizi ze zastavení dodávky zemního plynu z Ruska do evropských zemí včetně České republiky. Všechna poučení lze aplikovat na propojenou soustavu evropských vodních cest, připustíme-li v budoucích letech kolaps na dálniční či železniční síti nebo ropovodech. Ve všech sdělovacích prostředcích a politických jednáních se opakují stále následující slova:

- **energetická bezpečnost**, ale to platí nejenom pro elektrickou energii, plyn, naftu, ale do budoucna zvláště pro vodu
- **tranzitní propojení**, Česká republika odolává proto, že disponuje propojením plynovodu na Norsko. A co vodní koridor D-O-L?
- **musíme uvažovat i s přepravou zkapalněného plynu**. Jak? Po silnici, železnici? Nebyly by lepší lodní tankery na zkapalněný plyn?
- **strategický energetický přehled**. A co doprava zámořského uhlí, plynu a nafty po vodě? A co průtočné a přečerpávací elektrárny na vodním koridoru D-O-L?
- **musíme budovat nové plynovody, naftovody. A co vodní koridor D-O-L?** V zorném poli dlouhodobě plánovaných nových dopravních cest včetně dálnic a železnic již nepatří finanční náročnost vodního koridoru D-O-L do říše snů. Plynovod NABUCCO bude investičně stejně náročný jako vodní koridor D-O-L (8 miliard €) Vzhledem k mimořádnosti situace, ve které se nachází střední Evropa po zastavení dodávky zemního plynu z Ruska, je potřeba se podrobněji zastavit u tohoto problému.

18. Zajištění náhradního zdroje zemního plynu pro ČR jakožto jedna z funkcí 1. etapy vodní cesty D-O-L (Dunaj – Hodonín).

Dálková přeprava zemního plynu se může uskutečňovat nejen plynovody, ale také vodní dopravou, a to jak po moři, tak po vnitrozemských vodních cestách. Plyn se přepravuje zásadně v kapalném stavu při atmosférickém tlaku a teplotě -164°C . Tím se jeho objem zmenší 600x. Výhodou plavidel ve srovnání s pozemními dopravními prostředky je možnost vestavění mimořádně velkých izolovaných nádrží. K témuž účelu se připouští určitý „odpárek“, který je energeticky využit k pohonu lodí. Specifická hmotnost zkapalněného plynu je nízká ($0,45\text{ t/m}^3$), takže ponor specializovaných plavidel není příliš vysoký. V současné době jsou v provozu tisíce plavidel tohoto druhu. Velké námořní „Gas Carriers“ naloží zpravidla okolo $150\,000\text{ m}^3$ zkapalněného plynu (což je ekvivalentní téměř 100 milionům m^3 plynu), běžné říční nebo říčně-námořní lodě, používané na Rýně či v USA, naloží asi $4\,000\text{ m}^3$, tj. asi 2,5 mil. m^3 paliva v plynném stavu. Výstavbu říčních tankerů na zkapalněný plyn zajišťovala i společnost České loděnice a.s., která dodala v letech 2003 – 2008 třem západoevropským odběratelům celkem 6 velkých tankerů na zkapalněný plyn (rozměrů $110 \times 11,4\text{ m}$).

Výhodou přepravy plynu po moři a vodních cestách ve srovnání s plynovody je velká flexibilita, umožňující širokou diverzifikaci zdrojů a operativní předcházení krizovým situacím. To platí pro Českou republiku zcela mimořádně.

PŘEKLÁDEJME Z NÁMOŘNÍCH TANKERŮ DO ŘÍČNÍCH TANKERŮ A NE DO VAGONŮ ČI AUTOMOBILŮ.



Menší říčně-námořní loď na přepravu $2\,500\text{ m}^3$ kapalného plynu, tj. $1\,500\,000\text{ m}^3$ plynu.

Podmínkou je ovšem napojení na dunajskou vodní cestu prostřednictvím první etapy D-O-L, která probíhá v bezprostřední vzdálenosti od kapacitních podzemních zásobníků plynu na Slovensku (Záhorie - Láb) a v oblasti Hodonína (Kostice, Tvrdonice). V této oblasti by tedy mohl být plyn výhodně skladován nebo převáděn do distribuční sítě. Přísun je možný přes rumunský přístav Konstanca (např. z Alžírsko, Austrálie, ze zdrojů v arabských státech) nebo přes nizozemský Rotterdam. Představitelný je jak překlad z námořních lodí v uvedených námořních přístavech do lodí říčních, stejně tak jako využití říčně-námořních lodí, které by se mohly uplatnit hlavně na Dunaji při přepravě z bližších zdrojů (Alžírsko, Perský záliv) a mohly by být konstruovány tak, aby naložily až téměř $20\,000\text{ m}^3$ zkapalněného plynu. Vzhledem k trasování vodní cesty a soustředění slovenských i českých zásobníků při ní se rýsuje politicky významný projekt oboustranné spolupráce.



Schematická mapa trasy vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe s etapami a variantami

Závěr

- Uplatňovat dostatečnou územní ochranu vodního koridoru D-O-L včetně zapracování územní ochrany koridoru do Politiky územního rozvoje České republiky.
- Jmenovat poradní orgán pro vodní koridor D-O-L v čele s vládním zmocněncem, který by úzce spolupracoval s ministrem dopravy, ministrem zahraničí, ředitelem ŘVC Praha, s hejtmany krajů v trase vodního koridoru a členy NERV.
- Ředitelství vodních cest ČR posílit personálně, legislativně a postavit na roveň Ředitelství silnic a dálnic (včetně plátcovství DPH) a pověřit ho urychlenou a komplexní přípravou vodního koridoru D-O-L.
- Urychlit práce na žádosti o dotaci z Fondu soudržnosti EU tak, aby stavba vodního koridoru D-O-L mohla být zahájena nejpozději v roce 2014. Současně musí probíhat projekční práce na stanovení optimální a konečné varianty vodního koridoru D-O-L (2009-2012).
- Urychleně připravit výstavbu 1a etapy D-O-L z Dunaje do Hodonína k podzemním zásobníkům plynu na území České a Slovenské republiky.
- Urychlit přípravu 1b etapy D-O-L k napojení ČR na Odru.
- Urychleně odstranit legislativní překážky (MŽP) pro stavební povolení vodního díla Přelouč II a neprodleně zahájit jeho stavbu (2009).
- Urychlit přípravu a vlastní stavbu vodního díla Děčín (2010).
- Plynule pokračovat na dokončení splavnosti Vltavy do Českých Budějovic.

Všechny výše uvedené kroky směřující k obnovení prestiže vodních cest v České republice a etapové výstavbě vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe lze opírat o hlavní hesla našeho předsednictví Rady Evropské unie:

**Evropa bez bariér • Sladíme Evropu
• Energetická bezpečnost Evropy**

NEPROMARNĚME TUTO PŘÍLEŽITOST.