Prezentace současného stavu projektu Dunaj - Odra - Labe v Ženevě

Ve dnech 4.-6. listopadu 2009 proběhlo v Ženevě 53. zasedání Hlavní pracovní skupiny pro vnitrozemskou vodní dopravu - SC 3. Evropské hospodářské komise při Organizaci spojených národů.

Na pozvání sekretariátu EHK/OSN vystoupil na na 53. zasedání Pracovní skupiny pro vnitrozemskou vodní dopravu pan Tomáš Kolařík, zastupující v tomto případě České plavební a vodocestné sdružení, s referátem o současné problematice víceúčelového vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Toto vystoupení bylo delegáty z více než 15 zemí, zastupujícími evropské státy, říční komise a význačná evropská plavební sdružení, přijato velmi kladně. Představitel České republiky na tomto zasedání Ing. Jaroslav Bimka vyzval přítomné delegáty, aby myšlenku propojení hlavních evropských vodních tepen Dunaj – Odra - Labe podporovali a tím zamezili případné ztrátě územní ochrany propojení Dunaj – Odra - Labe.

Během následných diskusí se ukázalo, že vodní koridor Dunaj – Odra - Labe je vnímán členy pracovní skupiny jako velmi potřebný projekt a informace o tom, že se některé politické strany a organizace snaží dosáhnout zrušení územní rezervy je pro ně nepochopitelné.

Předání aktuálních informací o tomto projektu pomohlo osvětlit některé otázky a to především v době, kdy je projekt projednáván s okolními státy a Evropskou unií.

1. Vystoupení s aktuálními informacemi o projektu Dunaj-Odra-labe v OSN/EHK 4. listopadu 2009

"Myšlenka projektu průplavního spojení mezi říčními systémy Dunaje, Odry a Labe je velmi starého data. Prvním, kdo se o realizaci tohoto záměru vážně zajímal, byl císař římský a král český Karel IV. již ve 14. století. Od té doby procházela vodní doprava v českých zemích přirozeným vývojem. Řeky byly upravovány pro plavbu větších lodí a byly na nich budovány jezy. Snaha o výstavbu moderního průplavního spojení se projevovala nejvíce od druhé poloviny 19. století. Realizace projektu samotného byla již dvakrát zahájena a to v době Rakouska-Uherska na základě vodocestného zákona z roku 1901. Do roku 1918 byla vybudována řada vodohospodářských děl a splavněny řeky Labe a Vltava pro nákladní vodní dopravu. V období mezi světovými válkami se pokračovalo s výstavbou vodních děl. V roce

1938 byla podepsána německo – česko – slovenská smlouva o výstavbě průplavu Dunaj - Odra a jeho spojení s Labem. V období 1938 - 1943 probíhala samotná výstavba průplavního spojení mezi Dunajem a Odrou. V roce 1943 veškeré práce přerušila válka.

Od roku 1945 do roku 1993 byly zvyšovány parametry vodních cest a splavňovány další úseky řeky Labe, Odry i Dunaje. Trasa vodního dopravního koridoru D-O-L byla upřesňována a na jeho území byla vyhlášena stavební uzávěra.

Od vzniku samostatného českého státu v roce 1993 byla rozvoji vodních cest a vodní dopravy věnována velká pozornost. V témže roce představitel České republiky na 37. zasedání Hlavní pracovní skupiny pro vnitrozemskou vodní dopravu Evropské hospodářské komise při OSN seznámil s konečným dokumentem Ekonomické studie spojení Dunaj – Odra - Labe (TRANS/SC.3/R.160), vypracované skupinou expertů EHK/OSN.

Bohužel ani po 16 letech se nepodařilo dosáhnout stanovených cílů rozvoje vodních cest ČR a to:

- zlepšení splavnosti Labe mezi Ústím nad Labem a státní hranicí se Spolkovou republikou Německo výstavbou dvou nízkých jezů;

- prodloužení splavnosti řeky Labe výstavbou plavební komory a laterálního plavebního kanálu u Přelouče do koncového přístavu Pardubice;

- splavnění řeky Odry do Ostravy;

- napojení jižní Moravy na Dunaj vodní cestou – úsek vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe mezi Vídní/Děvínem a Hodonínem;

- příprava a započetí výstavby vodního dopravního koridoru Dunaj - Odra - Labe

Hlavním důvodem k nenaplnění těchto cílů nebyl nedostatek finančních prostředků pro výstavbu dopravní infrastruktury, ale obstrukce ze strany ekologických aktivistů a ministerstva životního prostředí, kterým se stále daří protahovat a prodražovat přípravy všech strategických dopravních vodních cest v České republice. Z těchto důvodů za poslední dekádu využívání vodní dopravy pokleslo na mizivou úroveň a přístavní zařízení jsou jen částečně využitá. Vodní doprava se dostává také do politické izolace, protože čeští politici preferují prosazování jiných dopravních staveb, dálnic a železnic, proti kterým není takový odpor ekologických iniciativ a ministerstva životního prostředí.

2. Proč postavit vodní koridor D-O-L

I přes více než stoletou přípravu projektu D-O-L zůstávají jeho hlavní přínosy stejně významné a jsou doplňovány dalšími, které jeho důležitost dále zvyšují. Především projekt stále figuruje jako chybějící spojení v evropské síti vnitrozemských vodních cest dle dohody AGN i v transevropské dopravní síti.

Poslední krize v přísunu strategických surovin, ať už šlo o ropu či plyn, zdůraznily také další funkce D-O-L jakou je doprava těchto surovin do kapacitních zásobníků na jižní Moravě, jež by umožnila širokou diverzifikaci těchto zdrojů.

Energetická funkce vodního koridoru D-O-L umožní využít obnovitelné zdroje energie v průtočných i přečerpávacích elektrárnách a svou pohotovostí může okamžitě např. krýt pravidelný výpadek větrných a solárních elektráren.

Existence vodního dopravního koridoru D-O-L umožní svobodnou volbu dopravního modu a zlepší konkurenční prostředí na dopravním trhu v Evropě. Tím také přispěje k rozvoji zemědělství a průmyslu díky cenově výhodné vodní dopravě.

Plánovaná vodní cesta prochází regiony postiženými vysokou nezaměstnaností, její vybudování by dalo zásadní impuls k rozvoji ekonomiky těchto regionů. Již v první etapě stavby vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe prodloužením splavnosti řeky Odry do Ostravy a napojení Moravy na Dunaj vodní cestou dojde k napojení významných ekonomických subjektů na vodní dopravu.

Jako na jiných evropských vodních cestách i na koridoru D-O-L se předpokládá významný přínos pro rozvoj turistického ruchu v regionech. Nové spojení bude mít stejný význam jak pro nákladní, tak i pro osobní vodní dopravu, kdy umožní lodím proplout napříč Evropou a nabídnou nové lodní linky, např. Vídeň/Bratislava – Wroclaw - Berlín nebo Vídeň/Bratislava – Olomouc - Praha. V blízkosti trasy koridoru D-O-L leží řada významných památek, z nichž jsou některé na seznamu UNESCO, archeologických nalezišť, přírodních rezervací a jiných zajímavostí, které by se mohly stát cílem mnoha návštěvníků, pasažérů osobních a turistických lodí.

3. Význam D-O-L pro Evropu

Vodní dopravní koridor D-O-L vytvoří severojižní a západovýchodní spojení prostřednictvím chybějící evropské páteřní sítě vodních cest a umožní zvýšení podílu vnitrozemské vodní dopravy na přepravním trhu jako součásti udržitelného rozvoje i v sousedních zemích, především v Polsku. Napojení polských vodních cest na Dunaj výrazně zvýší jejich význam a jejich roli na evropském dopravním trhu, bez tohoto napojení je rozvoj polských vodních cest, především Odry, nejistý.

Výstavba D-O-L by umožnila snížení počtu nákladních automobilů na evropských silnicích a jejich špatnému vlivu na životní prostředí (podobně jako u průplavu Seina - sever). Přesun nákladu ze silniční dopravy na vodní dopravu je plně v souladu s ambiciózními ekologickými závazky Evropské unie i v rámci Kjótského protokolu.

Význam spojení D-O-L pro evropskou dopravní síť potvrdil i prezident PIANC, který při své návštěvě České republiky v roce 2007 zdůraznil důležitost spojení průmyslového centra západní Evropy s Dálným východem Indií a Čínou, prostřednictvím kapacitní, levné a ekologické vodní dopravy přes Černé moře a Rudé moře do Indického oceánu.

Jako chybějící propojení evropské sítě vodních cest mezinárodní důležitosti je spojení Dunaj – Odra - Labe vedeno i v revidovaném vydání „Modré knihy“ EHK/OSN z roku 2006 u Rakouska, Polska, Slovenska a České republiky.

4. Význam D-O-L pro Českou republiku

Pro Českou republiku je svým významem D-O-L zcela mimořádný projekt a to především z důvodu, že tato země jako jediná v Evropské unii nemá přístup k moři přímo nebo nepřímo

kvalitní vodní cestou. Nové spojení České republiky s dunajskou a oderskou vodní cestou umožní dopravu strategických surovin (ropa, plyn), pomůže stimulovat ekonomický rozvoj v blízkých regionech a poskytne cenově výhodnou dopravu zboží a výrobků.

V současné době, kdy víme, že dopady hospodářské krize budou trvat déle než se předpokládalo, začíná být projekt D-O-L chápán jako možné protikrizové opatření, které vytvoří desetitisíce pracovních míst, jak během výstavby, tak po jejím dokončení.

D-O-L nabídne vysoce kapacitní dopravní spojení na trans-evropském multimodálním koridoru Gdaňsk - Katowice – Břeclav/Brno – Vídeň, který je součástí evropské sítě TEN.

Velmi intenzivně výstavbu průplavu D-O-L propagovala firma Baťa, která chápala průplav D-O-L jako nedílnou součást dopravní soustavy země a základní podmínku prosperity Československa, jako klíč k Evropě. Díky Janu Antonínu Baťovi a Tomáši Baťovi byl ve 30. letech postaven 60 kilometrů dlouhý průplav se 14 plavebními komorami, dnes na jejich památku pojmenovaný Baťův kanál, který je stále v provozu a je malou ukázkou budoucího průplavu D-O-L. Výstavbou koridoru D-O-L by Česká republika naplnila myšlenku rodu Baťů a splnila plány přijaté již v 30. letech 20. století. Projekt by se stal národní pýchou České republiky.

5. Dopady D-O-L na životní prostředí

Vodní dopravní koridor D-O-L pomůže např. zadržet vodu v krajině a stabilizovat hladinu spodních vod. V součinnosti s dalšími opatřeními může celý systém zamezit povodním v regionech, kudy bude procházet v klimaticky nestálém období.

Vodní koridor D-O-L pomůže ke stabilizaci a propojení ekosystémů ve střední Evropě. Výstavbou nových úseků v intenzivně zemědělsky využívané krajině dojde k rozšíření přírodě blízkého prostředí vhodného pro rozšíření fauny a flóry vázané na vodní prostředí. Rozšíří se také rybářské revíry.

Současně při úpravách vodních cest pro plavbu větších plavidel dojde k jejich revitalizaci přírodě blízkými opatřeními.

Přesunem části nákladní dopravy ze silnic na vodní cesty dojde k výraznému snížení dopadu ostatních dopravních módů na životní prostředí a úsporám milionů tun CO_2.

6. Současný stav projektu

Trasa koridoru D-O-L byla aktualizována a jeho území je chráněno stavební uzávěrou v České republice a trasa je chráněna i v Polsku. Práce na přístupových vodních cestách – Dunaji, Odře a Labi mají za cíl zvýšit jejich spolehlivost a parametry.

K vodnímu koridoru D-O-L jsme se, jako k evropskému projektu, přihlásili v přístupové smlouvě do Evropské unie. Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ nás vyzývá k rozhodnutí o tomto koridoru.

Parlamentní shromáždění a Rada Evropy vyzvala v roce 2005 v rezoluci 1473 (2005) Českou republiku a zainteresované členské státy, aby urychlily zpracování studie proveditelnosti projektu Dunaj – Odra - Labe a zintensivnily související politická jednání. Také poukázala na pozitivní roli vnitrozemské vodní dopravy a na možnosti jejího rozšíření ve střední a východní Evropě.

Vláda pověřila vládním usnesením č. 929/2009 z 20. července 2009 ministry, aby s představiteli Polska, Rakouska, Slovenska, Německa a Evropskou komisí, včetně signatářů dohody AGN, jednala s cílem posoudit v úplných evropských souvislostech problematiku jeho možné realizace, přepravní účinnosti a investiční náročnosti jednotlivých větví.

V návrhu rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě z 30. července 2009 je zahrnut průplav D-O-L.

Vodní dopravní koridor D-O-L je navržen v parametrech třídy Vb a jeho výstavba je rozdělena na 4 etapy:

1. etapa – představuje:

a) Napojení jižní Moravy na Dunaj vodní cestou

Z Dunaje jsou na jižní Moravu navrženy 4 variantní trasy. Varianta A a D v délce 82,3 km s 5 plavebními stupni odbočuje z Dunaje u slovenského Děvína. Varianta B v délce 98,8 km se 3 plavebními stupni a varianta C v délce 101,3 km s 3 plavebními stupni začíná ve Vídni - Lobau v místech, kde byl v roce 1939 - 1943 vybudován asi 8 kilometrů dlouhý úsek průplavu Dunaj - Odra.

b) Splavnění řeky Odry do Ostravy

Úsek mezi koncovým bodem splavnosti Odry u Kožle a hranicí České republiky dosahuje necelých 50 km a podmínky pro výstavbu vodního koridoru D-O-L jsou zde velice příznivé. Navíc jeho výstavba byla zahájena už v roce 1939 a byl vybudován asi 8 km dlouhý dnes vodní dopravou využívaný úsek. V Polsku je připravována výstavba poldru Raciborz dolny a před dokončením je poldr Buków, které mají umožnit plavbu po řece Odře od Ratiboře k českým hranicím u Bohumína. Zbývající úsek mezi Ratiboří a Kožlí v délce asi 30 km je navrhován ve dvou variantách.

2. etapa - při propojení Hodonína a Přerova v délce 90 km s 6 plavebními stupni by z velké části bylo využito již hotových úseků vodní cesty, jež byly upraveny v 30. letech 20. století v souvislosti s výstavbou Baťova kanálu.

3. etapa - propojení Přerova a Ostravy v délce 110 km s 11 plavebními stupni je klíčovým úsekem, který propojí Dunaj s Odrou. Předpokládá překonání nejnižšího místa evropského rozvodí ve výšce 300 metrů nad mořem. Součástí 3. etapy je také vybudování 35 km dlouhé odbočky k městu Olomouc.

4. etapa – 115 km dlouhý úsek Přerov – Pardubice s 20 plavebními stupni je nejtěžší, nejnákladnější a zároveň závěrečnou etapou výstavby koridoru D-O-L. Významná především pro Českou republiku a námořním přístav Hamburk ležící v ústí řeky Labe do Severního moře. Středobodem celého projektu se stane město Přerov, u kterého by se měly křížit trasy průplavu.

7.□□□□□ Závěr

Závěrem ještě jednou děkuji za umožnění mého vystoupení na zasedání skupiny SC.3 Evropské hospodářské komise a věřím, že Váš oprávněný zájem o toto spojení pomůže, aby v nejbližších letech byla přijata zásadní opatření k jeho přípravě a následné realizaci. V opačném případě hrozí České republice izolace ve vodní dopravě, v horším případě zánik tohoto dopravního modu."

Prezentace proběhla v rámci páté části zasedání Pracovní skupiny pro vnitrozemskou vodní dopravu, v závěrech zasedání stojí:

V. VÝMĚNA INFORMACÍ O OPATŘENÍCH ZAMĚŘENÝCH NA PODPORU VNITROZEMSKÉ VODNÍ DOPRAVY (Agenda item 3)

Dokumentace: ECE/TRANS/SC.3/2009/1

7. Pracovní skupina vzala na vědomí následující prezentace o současných opatřeních zaměřených na podporu dopravy na vnitrozemských vodních cestách v rámci EU a členských států Evropské hospodářské komise OSN:

(a) Evropská komise, „Evropská politika pro vnitrozemskou vodní dopravu - NAIADES";

(b) Via donau, „PLATINA - Platforma pro realizaci NAIADES ";

(c) Mezinárodní sdružení pro Rýnský Lodní registr (IVR), „IVR Pravidla pro obecný průměr";

(d) České vodocestné a plavební sdružení, „Prezentace současného stavu projektu vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe (D-O-L)".

8. Zástupce Dunajské komise informoval o probíhající práci Dunajské komise na vodní politice na Dunaji a zdůraznil význam pro plavbu na Dunaji v otázkách týkajících se uznávání lodních osvědčení, školení a vzdělávání členů posádky, harmonizace osvědčení vůdce plavidla a řešení infrastrukturních potřeb**. Zástupce České republika učinil oficiální prohlášení jménem českého ministerstva dopravy v reakci na prezentaci o projektu Dunaj – Odra - Labe. Ve svém prohlášení uvedl, že na území budoucího vodocestného projektu Dunaj – Odra - Labe je chráněno v dlouhodobém horizontu s cílem zajistit budoucí realizaci projektu. Dále dodal, že v roce 2007 Ministerstvo životního prostředí České republiky zřídilo speciální komisi (za účasti dotčených ministerstev), která měla zvážit nutnost další ochrany tohoto území. Navíc informoval Pracovní skupinu, že česká vláda se rozhodla prodloužit územní ochranu a zároveň pověřila ministerstvo dopravy s přezkoumáním mezinárodních potřeb spojení Dunaj – Odra - Labe. Česká vláda zdůraznila nutnost zapojit do těchto konzultací zástupce Rakouska, Německa, Polska, Slovenska a Evropské komise. Zástupce České republiky oznámil, že ministerstvo dopravy má předložit vládě zprávu o výsledcích tohoto procesu do 31. prosince 2010 a uvedl, že mezinárodní jednání by měla začít do konce roku 2009.**

Všechny prezentace jsou k dispozici na adrese: www.unece.org/trans/main/sc3/sc3/sc3 2009.html



Delegace České republiky na OSN, Ing. Jaroslav Brát (vlevo) ze Státní plavební správy a