

Kolik stojí příprava k nepožádání o 8 miliard Euro z Fondu soudržnosti Evropské unie?

Ing. Josef Podzimek

Nebojte se postupovat pomalu, začnete se bát, stojíte-li na místě.

holandské přísloví

Otázka v záhlaví tohoto článku, kterou vyslovil spisovatel Jiří Stránský, mne inspirovala k seřazení několika aktuálních dokumentů a informací.

- základní plán sítě evropských vodních cest (Outline Plan of European Waterways Network), zpracovaný Evropskou unií v roce 1993, počítá s vodním koridorem Dunaj – Odra - Labe jako s významným integračním prvkem sjednocené sítě evropských vodních cest.
- Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských cestách mezinárodního významu – AGN (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance), jako dokument EHK/OSN z roku 1996, zařadila vodní koridor D-O-L mezi hlavní vodní cesty mezinárodního významu.
- Dohoda AGN byla Českou republikou podepsána v Helsinkách dne 23. ledna 1997 a v platnost vstoupila 26. července 1997 (sdělení Ministerstva zahraničí ČR č. 163/1999/Sb.)
- V tzv. Modré knize z roku 1998, zabývající se soupisem norem a parametrů hlavních vodních cest nejvyšší kategorie E, je vodní koridor D-O-L stále veden jako „chybějící spojení“.
- Materiál TRANS/SC3. 144 z roku 2002, týkající se hlavních úzkých míst a chybějících článků v síti vodních cest kategorie E, je u Rakouska, Polska, Slovenska a České republiky v části chybějících článků uvedeno „Spojení Dunaj-Odra-Labe“ jako vodní cesta E20 a E30.
- Projekt D-O-L je jednoznačně (str. 1641, 1645, 1647 – 1649) uveden i v přístupové smlouvě České republiky k Evropské unii, která byla podepsána dne 16. dubna 2003 prezidentem ČR Václavem Klausem a premiérem Vladimírem Špidlou v Athénách.

V kontrastu s těmito mezinárodními dohodami se z čísta jasna objevuje usnesení vlády České republiky ze dne 17. května 2006 č. 661/06, kde pod nevinným názvem „O politice územního rozvoje České republiky“ je v kap. III. odst. 1 písmeno c) uveden text:

„Spolupracovat s členy vlády v mezirezortní komisi k prověření reálnosti a účelnosti územní ochrany průplavního spojení Dunaj – Odra - Labe“.

Úkolem této komise, jejíž složení nebylo nikdy zveřejněno, s naprostou absencí odborníků, kteří léta na projektu D-O-L pracují či pracovali, je tedy prověřit a případně zpochybnit práci několika generací odborníků a politiků. Tedy otrást stále trvajícím názorem o účelnosti a nutnosti propojení evropských vodních cest přes nejnižší místo v evropském rozvodí mezi Dunajem a Odrou, nacházejícím se na území České republiky. Má prověřit hodnotu kladného názoru na tento projekt, který nebyl zpochybněn za posledních víc jak 100 let žádnou vládou a žádným politickým režimem.

Zpochybnit myšlenku, která byla přesně popsána již v roce 1700, vykristalizovala v době Rakousko-Uherska zákonem č. 66 ze dne 11. června 1901, byla potvrzena vládami a parlamenty nově vzniklé Československé republiky č. 33 Sb. ze dne 11. června 1919 a opět upevněna zákonem č. 50/1931 ze dne 27. března 1931.

Zpochybnit myšlenku, která byla respektována i poslední vládou první republiky, kde v programovém prohlášení vlá-

dy ČSR ze dne 13. prosince 1938 se uvádí: „*Ve vodní dopravě je nejdůležitějším naším úkolem dokončení splavnění středního Labe, upravití tok řeky Vltavy a vybudovat průplav dunajsko – oderský*“.

Zpochybnit projekt, který žil i za německé okupace, kdy komise pro stavbu a provoz dunajsko-oderského průplavu pokračovala v přípravě stavby a vypracovávala nový projekt s předpokládanou délkou výstavby 6 let a investičními náklady 500 milionů RM. Práce byly zahájeny 8. prosince 1939 na polské straně a následně i na straně rakouské. Pouze druhá světová válka zastavila v roce 1943 veškeré průzkumy, geodetické a projekční práce.

Význam vodní cesty D-O-L pro československé hospodářství a politickou prestiž v Evropě po ukončení války rychle stoupal až do únorového vítězství dělnické třídy v roce 1948.

Následovalo zrušení Ředitelství pro stavbu vodních cest (výnos ministerstva techniky č. 4/66 ze dne 29. ledna 1949), postupné utlumování veškerých iniciativ pro výstavbu vodního koridoru D-O-L. Nakonec se společnost dunajsko - oderského průplavu 31. prosince 1959 „dobrovolně“ rozpustila.

Teprve v atmosféře blížícího se „pražského jara“ je povoleno, aby Hydroprojekt Praha na základě vládního usnesení č. 222/1966 vypracoval studii „Průplavní spojení Dunaj – Odra - Labe – generální řešení 1968“. V období reálného socialismu byly opět další práce na přípravě vodního koridoru D-O-L zastaveny. Ale ani tato politická garnitura si nedovolila polemizovat o účelnosti tohoto evropského projektu. Proto pro uklidnění odborné veřejnosti přijala vládní usnesení č. 169/1971, které ukládalo příslušným veřejnoprávním orgánům územně chránit trasu budoucího průplavu D-O-L.

V následujících letech, ať v období reálného socialismu či nové svobodné Československé, následně České republiky, se v různých formách na politické či podnikatelské sféře nesměle pracovalo i nepracovalo na přípravě projektu D-O-L. I v této atmosféře přešlapování vyšlo usnesení vlády České republiky č. 635/1996, které se, byť opatrně, přihlásilo k potřebě přípravy prvních etap vodního koridoru D-O-L, tj. ke splavnění Moravy od Dunaje a Odry od Kožle až na území České republiky.

Toto kolébání od ničeho k ničemu má ukončit výše citované usnesení vlády ČR č. 561/2006. Kdyby mělo přispět k obnově přípravy realizace vodního koridoru D-O-L, jistě by ho přivítala odborná i hospodářská sféra, bylo by příslibem oživení podnikatelských aktivit, dobrou zprávou směřující ke snížení nezaměstnanosti, zlepšení pozice zahraničního obchodu a k zvýšení naší mezinárodní prestiže v EU. Měla by ho přivítat i část obyvatelstva chránící životní prostředí, neboť by bylo impulsem k intenzivní práci na optimalizaci trasy D-O-L, aby co nejlépe odpovídala zájmu o ochranu přírody. Bylo by příslibem k poctivému hledání východisek k očekávanému globálnímu oteplení v oblasti převedení podstatné části zboží ze silniční na vodní dopravu s následným snížením „výroby“ skleníkových plynů. Obyvatelé naší republiky by věděli, že odborníci pracují na komplexních a ne jednostranných protipovodňových opatřeních měst



a jejich příbytků stejně jako na nejevnější variantě dopravy vody do deficitních oblastí zvláště střední a jižní Moravy. Obyvatelé naší země by byli seznamováni s objektivními informacemi o pozitivním dopadu vodní dopravy na čistotu vody v našich řekách i na okolní přírodu. Občané by se dozvěděli, že provoz vodního koridoru D-O-L nespotřebuje vodu, ale právě naopak. Dozvěděli by se, že provoz na přečerpávacích stanicích může podpořit výrobu elektrické energie z obnovitelných zdrojů jako jsou vodní a větrné elektrárny. Že vodní koridor D-O-L by podstatným způsobem přispěl k životu na březích řek a vodní cesty se zvláštním zřetelem na vodní sporty všeho druhu. V neposlední řadě by se posílila diskuze mezi přípravou vysokorychlostních železničních tratí, vodní cestou a protipovodňovou ochranou měst a průmyslových podniků s výraznou úsporou finančních prostředků.

V rozporu s výše uvedeným výčtem otázek k vzkrášení diskuse směřující k vzniku nového směru pohledu na celou řadu národohospodářských a politických otázek se schyluje k pravému opaku. Zrušení územní ochrany trasy vodního koridoru, a tím vlastně zpochybnění snahy mnoha generací o zvýšení prosperity a prestiže naší republiky v evropském prostředí. Závěrem mi dovoluji, abych citoval slova zplnomocněného ministra Československé republiky Jana Šedy ze dne 7. března 1923:

„Stavbu průplavu D-O-L jsme dlužni již zeměpisnou polohou Evropy, a to, že jej postavíme, utvrdí našemu

státu jeho prestiž a prokáže naši vyspělost, jíž se tak často honosíme, ale o které jsme ještě nepodalí důkazů, které by mohly imponovat světu.“

A slova emeritní ministryně dopravy, veřejných prací a vodního hospodářství Holandska a současné koordinátorky Evropské komise pro vodní cesty ze září 2007:

“Věřím, že tento projekt (Vodní koridor Dunaj – Odra - Labe) má podobný význam jako propojení Seina - Nord. Bylo by proto rozumné začít již v přítomné době s odpovídající přípravou tohoto záměru a zajistit jeho realizaci v nejkratším možném termínu. Tímto způsobem by mohl být zajištěn promyšlený kontinuální rozvoj sítě vodních cest EU, a to při plném respektování požadavků na zlepšení životního prostředí v dotčené oblasti.“

P.S.

Ke zpracování studie, která má být podkladem pro rozhodování vlády ČR o územní ochraně projektu vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe, byly Ministerstvem pro místní rozvoj ČR vyzvány pouze vybrané firmy počátkem června 2007 s předpokladem podání nabídek do 21. června, max. ceny 800 tis. Kč a dobou zpracování, která se zúžila na několik týdnů. Vláda má rozhodnout do konce roku 2007. Proto na otázku, kolik stojí příprava k nepožádání o dotaci z fondů EU na projekt ve výši 8 miliard Euro odpovídám: tato práce bude mít hodnotu menší než 800 tisíc Kč.

Proto na otázku KDY? odpovídáme jednoznačně IHNED!

Ihned neznamena ihned stavět, ale ihned začít intenzivně pracovat na optimalizaci vedení trasy vodního koridoru D-O-L a na žádosti o spolufinancování z fondů EU. Vždyt v roce 2013 bude končit stavba nového evropského průplavu Seina–sever, a to je ta pravá chvíle k začátku vlastní stavby. Obě stavby jsou, co do investičních nákladů, řádově stejně velké, a proto může být francouzský projekt inspirativní v oblasti technického řešení, ekonomiky, sociální politiky, důrazu na ochranu životního i přírodního prostředí i z hlediska financování. Část nákladů je financována z fondů EU a na jejich krytí přispívají i poplatky vybírané na francouzské dálniční síti. To má hlubší logiku a je vyjádřením skutečnosti, že nový průplav má převzít část nákladní dopravy z dálničního spojení mezi Paříží a Brusel, tj. odpovídá hlavnímu cíli dopravní politiky EU, kterým je převod zátěže z dálnic a silnic na železnice a vodní cesty. Stejnému cíli má sloužit i vodní koridor D-O-L, a zaslouží si proto, aby jeho realizace bezprostředně navazovala na dokončení průplavu Seina–sever a byla i podobně financována a podporována z prostředků EU.

My Češi si už nemůžeme dovolit žádný další odklad výstavby vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe, a ztratit tak šanci bezprostředního vlivu na ekonomickou prosperitu a zdravé prostředí České republiky a celé Evropy. Snad se najde nějaký nový Tomáš Baťa, který dobře věděl, že...



ODKLAD JE ZLODĚJ ČASU

Varující přehled nových nebo modernizovaných plavebních stupňů v návaznosti na vodní koridor D-O-L za posledních 105 let

1902–1918	1918–1939	1939–1945	1945–1948	1948–1989	1989–2007
16 let	21 let	6 let	3 roky	41 let	18 let
6 stupňů	16 (30)*	2 stupně	2 stupně	13 stupňů	0 stupňů

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

Publikaci autorů Jaroslava Kubece a Josefa Podzimka „Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe“

v rozsahu 393 stran, 24 kreseb, 631 fotografií, 36 dokumentů, historických náčrtků, poštovních známek a erbů, 48 map a projektových předloh, 18 tabulek, 46 grafů a schémat, 40 citátů a 2 nosiče CD, si můžete objednat v redakci časopisu Vodní cesty a plavba, Na Pankráci 57, 140 00 Praha 4, fax: 241 409 467, e-mail: p-s@volny.cz za výrobní cenu 599 Kč včetně DPH + poštovné.