

7 otázek a odpovědí



k vodnímu koridoru Dunaj-Odra-Labe



Co je to vodní koridor Dunaj-Odra-Labe?

Vodní koridor D-O-L není jen chybějícím článkem (a to článkem nejvýznamnějším) propojené soustavy evropských vodních cest. Je to multifunkční vodohospodářské dílo zásadního významu pro Českou republiku i pro Evropu. Spojuje v sobě výhody dopravní, energetické, vodohospodářské, ekonomické i krajinytvorné. Využívá zásadní přednosti území České republiky, kterým je nejnižší bod evropského rozvodí mezi Dunajem a Odrou (Moravská brána). Je stejným „rodinným stříbrem“, jako nejužší místo americké pevniny (Panama), nebo území Suezského průplavu.

Co znamená D-O-L pro dopravu?

Česká republika je jediným státem rozšířené EU, který neleží u moře, nebo s ním není spojen kvalitní vodní cestou. Zvláště se to týká významných průmyslových aglomerací, ale i zemědělství. To je zásadní ekonomická nevýhoda, která se bude dále prohlubovat s rostoucími cenami ropy a ropných produktů, protože silniční doprava bude stále dražší, což neúměrně zatíží nejen ceny běžných spotřebních produktů, ale významně - negativně ovlivní životní prostředí.



Co znamená D-O-L pro energetiku?

Pro energetiku je vodní koridor D-O-L jedním z důležitých stavebních kamenů pro budoucnost, a to s mnohostrannými přínosy.

• obnovitelné zdroje energie

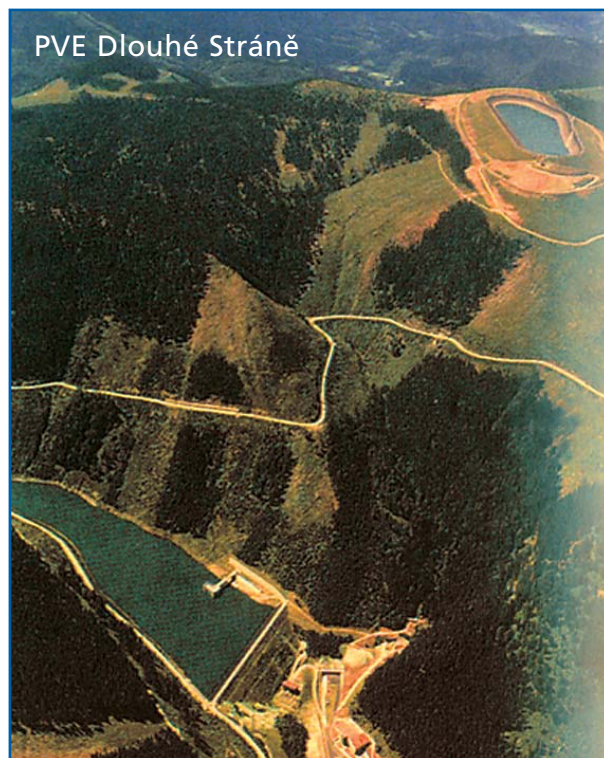
Jakkoli je výroba elektrické energie jen „vedlejším produktem“ existence vodního koridoru D-O-L, výroba ve výši 150 GWh/rok není zcela zanedbatelná – je například srovnatelná s výrobou jedné z největších vodních elektráren Lipno.

• vytvoření podmínek pro výstavbu výkonných přečerpacích vodních elektráren

Na vodní koridor D-O-L je možno napojit výkonné PVE mimo trasu, a to s využitím nádrží, jejichž účel je jinak převážně vodohospodářský. Dosažitelný výkon PVE by mohl být cca 900 MW, celková regulační schopnost by se pohybovala okolo 1 800 MW.

• příspěvek ke stabilitě energosystému

Přínos vodního koridoru ke stabilitě energosystému vyplývá ze značné celkové výše instalovaného příkonu i výkonu. Vodní koridor D-O-L jako celek se podobá přečerpávací vodní elektrárně, jejíž regulační schopnost je dána součtem příkonu a výkonu, který činí cca 300 MW.



• stabilita odběratelů energie

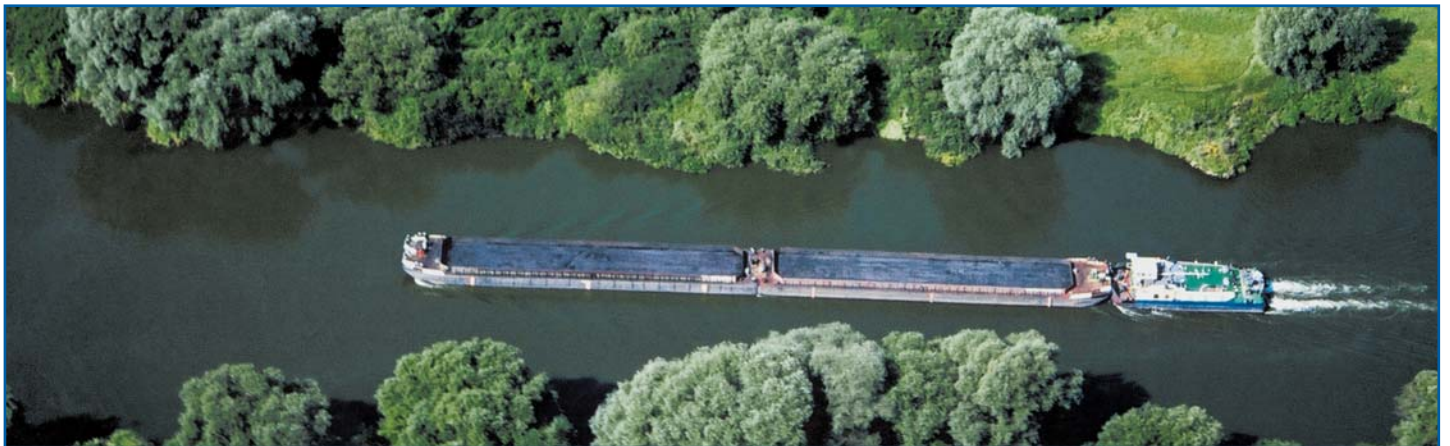
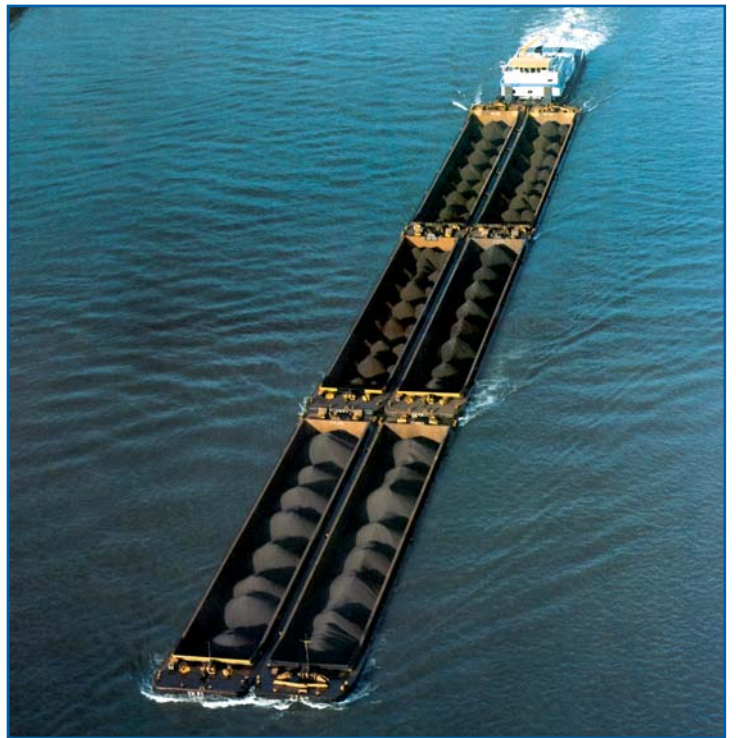
Velké podniky v ČR jsou také rozhodujícími velkoodběrateli elektrické energie. Jejich hospodářská úspěšnost je vázána mj. na kvalitní a levnou dopravu; přitom naše největší průmyslové podniky jsou znevýhodněny tím, že jako jediné v Evropě nemají přístup k moři nebo k výkonným vodním cestám. Zřízení vodního koridoru D-O-L tuto komparativní nevýhodu řeší a podporuje tak do budoucna stabilitu těchto podniků – v tomto směru se již vyjádřili například představitelé Třineckých železáren a holdingu Vítkovice.



- **stabilita a diverzifikace zdrojů paliva**

Dovoz levného zámořského černého uhlí (USA, jižní Afrika, Austrálie) je velmi výhodný pro evropské přímořské státy a pro elektrárny, napojené na severomořské přístavy výkonnými vodními cestami. Pro přepravu do ČR ukazují předběžné propočty, že při využití vodního koridoru D-O-L jsou již měrné náklady na přepravenou jednotku energie srovnatelné s místními zdroji při podstatně vyšší kvalitě.

Významná je i přeprava biomasy – například v Berlíně a Braniborsku má být polovina plánovaných elektráren na biomasu umístěna přímo v říčních přístavech. Uvažuje se s výkonem po 20 MW a s přísunem paliva po vodě v množství 100 – 150 tis. t za rok. V ČR spaluje biomasu např. elektrárna Hodonín, vzdálená asi 1000 m od uvažovaného přístavu.



- **výhody pro jadernou energetiku**

Vodní koridor D-O-L zajišťuje dostatečné průtoky v řekách Moravě, Bečvě, Odře a Labi i přečerpávání z Dunaje, takže usnadňuje rozmístění nových tepelných a jaderných elektráren a nabízí pro ně spolehlivé zajištění vody (např. pro předpokládanou JE Blahutovice) při současném snížení investičních nákladů.

- **prostor pro zahraniční aktivity**

Dopravní funkce vodního koridoru D-O-L a zejména kvalita návazné dunajské vodní cesty představují šance na výhodnou přepravu velkých a těžkých komponent jaderných i klasických elektráren, zejména při investicích české energetiky v zahraničí. Zcela bez problémů by byl transport kusů do hmotnosti cca 2000 t, délky do cca 80 m, šířky 10 m a výšky rovněž do cca 10 m.

- **prostor pro nové formy energie**

Řada odborníků se shoduje v tom, že budoucnost bude mj. založena na kombinaci jaderná energetika – vodík (jako médium). Zatímco v automobilech se zatím stále nepodařilo nalézt uspokojivé umístění dostatečného množství energie, u lodí je i pro málo energeticky „husté“ médium dostatek prostoru. K ekonomickému provozu je ovšem nutné mít v každém případě kvalitní vodní cestu a tou může být v našich podmínkách pouze vodní koridor D-O-L.





Zatopená Olomouc v roce 1997. D-O-L by jí zcela ochránil.



Plavební komora s přečerpávací stanicí na průplavu Mohan-Dunaj.

Co to znamená být manažerem vodní rovnováhy?

Znamená to řídit soustavu s komplexním pojetím dopravní funkce, vodohospodářské funkce (protipovodňová ochrana rozsáhlých území, zásobování vodou deficitních oblastí střední a jižní Moravy), energetické funkce (využití obnovitelných zdrojů energie, přečerpávání vody a jejich ekonomická kombinace), průmyslové a zemědělské funkce, rozvoj přílehlých území a v neposlední řadě ekologické funkce krajiny i celého území České republiky. Toto strategické pojetí vodohospodářské, dopravní a energetické funkce vodního koridoru D-O-L vyvolá zřejmě také nutnost smysluplně přehodnotit organizační a majetkové struktury současných podniků Povodí.



Funkce větrných elektráren a přečerpávacích stanic, lze kombinovat.



Přístav Hamburk.

Jak by se mohlo postupovat?

Modelovým příkladem může být výstavba na řece Mosele, která – podobně jako vodní koridor D-O-L – probíhá územím několika států (u Mosely Německo, Francie a Lucembursko, u D-O-L Rakousko, ČR, Slovensko a Polsko). K výstavbě na Mosele zřídily zainteresované státy společnou akciovou společnost, jejímž prostřednictvím organizovaly a financovaly celou akci.



Kdo se může stát hybnou silou?

Hybnou silou – a případně i zakladatelem výše uvedené akciové společnosti – může být buďto státní instituce, nebo, ve shodě se státem, silná ekonomická jednotka s dostatečnou silou, vizí a motivací.

Jak by se měl D-O-L financovat?

Finančním zdrojem současnosti i příštích desetiletí se jeví být především Fond soudržnosti Evropské unie. Tento masivní fond disponuje v letech 2007–2013 částkou 62,99 miliard €, tedy zhruba 9 miliard €/rok (náklady na výstavbu D-O-L se předpokládají mezi 0,35–0,6 miliard. €/rok, tedy mezi 3,8–6,6%) a lze očekávat, že podobně tomu bude i v následujícím plánovacím období. Po roce 2013 bude Fond soudržnosti, určený na rozsáhlé environmentální a dopravní stavby evropského významu, zřejmě hlavní investiční a finanční příležitostí České republiky. Míra dotace může být až 85 % z plánované investice 8 miliard €. Přitom po obdržení dotace by náklady na výstavbu vodního koridoru D-O-L nepřesáhly 1,5 miliardy Kč/ročně po dobu 27 let.

