



Dopravně-politické souvislosti realizace vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe

Emanuel Šíp

Předseda Dopravní sekce Hospodářské komory České republiky

ODERSKÉ FÓRUM - FORUM ODRZAŃSKIE, 25.05.2016 Bohumín





Hospodářská komora České republiky

- Hospodářská komora České republiky zastupuje podnikatelskou veřejnost
- Vznikla na základě zákona č. 301/1992 Sb. o Hospodářské komoře České republiky a Agrární komoře České republiky
- Posláním Hospodářské komory je vytvářet příležitosti pro podnikání, prosazovat a podporovat opatření, která přispívají k rozvoji podnikání v ČR, a tím i k celkové ekonomické stabilitě státu
- Sdružuje téměř 15 000 členů (právnických i fyzických osob) organizovaných v 60 regionálních a 98 oborových asociacích
- Partner Krajowej Izby Gospodarczej Warszawa



Dopravní sekce Hospodářské komory a vodní doprava

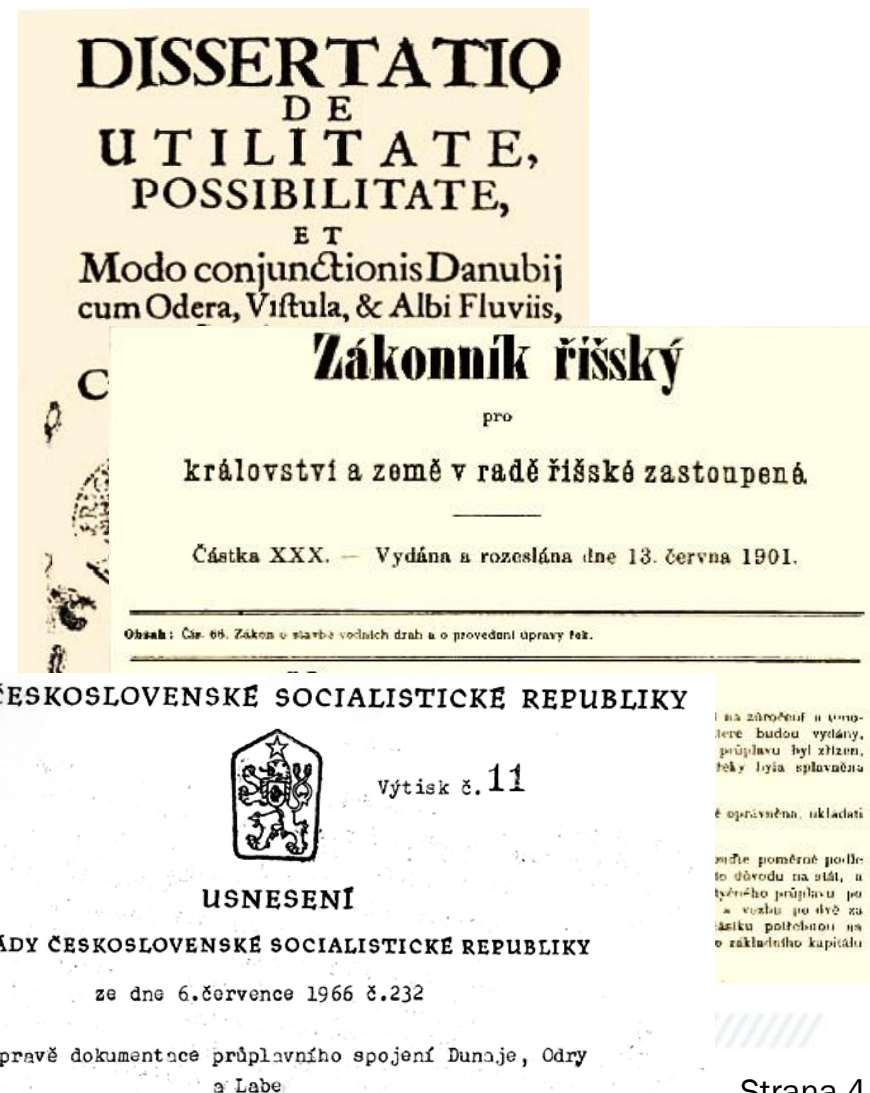
Dopravní sekce Hospodářské komory prosazuje v české vodní dopravě následující opatření:

- vypracování dlouhodobé koncepce řešící rozvoj vodní dopravy v ČR
- nápravu dlouhodobého zanedbání investic do infrastruktury vodní dopravy a systémové řešení kritické situace rejdařů a provozovatelů vodní dopravy v době nízkých vodních stavů
- urychlení přípravy a realizace výstavby plavebních stupňů Děčín a Přelouč II
- aktivní přípravu vodní cesty Kožle-Ostrava a souvisejícího nadnárodního logistického centra
- bezodkladné zpracování studie a dalších nutných podkladů pro reálnou přípravu vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe a funkční mezinárodní spolupráci na tomto projektu
- postupné budování základní veřejné infrastruktury vodní dopravy (přístavy, mola, tankovací mola PHM atd.)
- účinnou diplomatickou podporu české vodní dopravy na mezinárodní úrovni



Vodní koridor Dunaj – Odra – Labe – staletý sen

- První úvahy o propojení řek Odry, Dunaje a Labe sahají do 14. století – součást velkorysých plánů krále a císaře Karla IV.
- První odborné pojednání o projektu – slavná disertace Lothara Vogemonta z roku 1700
- Konec 19. století – vážný záměr císařského ministerstva obchodu a českého a moravského sněmu, který rozvíjela i první republika
- Nadějně rozběhnutý projekt zastavily obě světové války
- I za komunismu součást projektů v rámci spolupráce zemí RVHP
- Projekt neztratil přitažlivost ani v nejnovější době





Možné pozitivní efekty vodního koridoru D – O – L

- **Dopravní funkce** – důležitá, ale zdaleka ne výlučná
- **Protipovodňová funkce** – v případě potřeby rezervoár pro oslabení povodňových vln
- **Ekologická funkce** – přechod dopravy ze silnice na vodu, lepší samočištění vody, nové cenné krajinné prvky
- **Funkce udržení vody v krajině** – možné přečerpávání vody do sušších oblastí
- **Energetická funkce** – průtočné a přečerpávací elektrárny
- **Podpora energetické a surovinové bezpečnosti** – zajímavé napojení na dunajskou vodní cestu a na terminál LNG Świnoujście
- **Podpora výrobních odvětví** – přeprava nadměrných nákladů, paliv a surovin
- **Přínos pro turistiku, sport a služby** – rekreační plavba, cyklostezky, koupání
- **Bydlení na vodě**
- **Makroekonomické efekty** – HDP, zaměstnanost



Vodní koridory vytvářejí nové krajinné prvky – zde koridor Mohan - Dunaj



Příklad postupu realizace vodního koridoru

Studie proveditelnosti	2016 - 2017
Jednání se sousedními státy o vedení trasy a financování	2017 - 2020
Jednání s kraji a obcemi, aktualizace územních plánů	2017 - 2021
Zpracování projektu a posouzení v procesu SEA/EIA	2018 - 2021
Realizace prvních úseků vodního koridoru s protipovodňovou funkcí	2023 - 2028
Postupné dokončování vodního koridoru	2028 - 2050



Význam oderské vodní cesty pro realizaci koridoru

- Základní úsek k realizaci: Kędzierzyn-Koźle – Ostrava/Mošnov – z českého pohledu hned druhý nejvýznamnější projekt po dostavbě labské vodní cesty
- Již v první fázi: propojení průmyslových podniků v česko-polském příhraničí
- Přeprava objemných substrátů (nadměrný náklad, hutní a válcovaný materiál, uhlí, ropa)
- Potřebný základ pro pokračování výstavby přes Moravskou bránu k řece Moravě
- Nezbytnost současně řešit i modernizaci oderské vodní cesty ve směru Koźle - Štětín



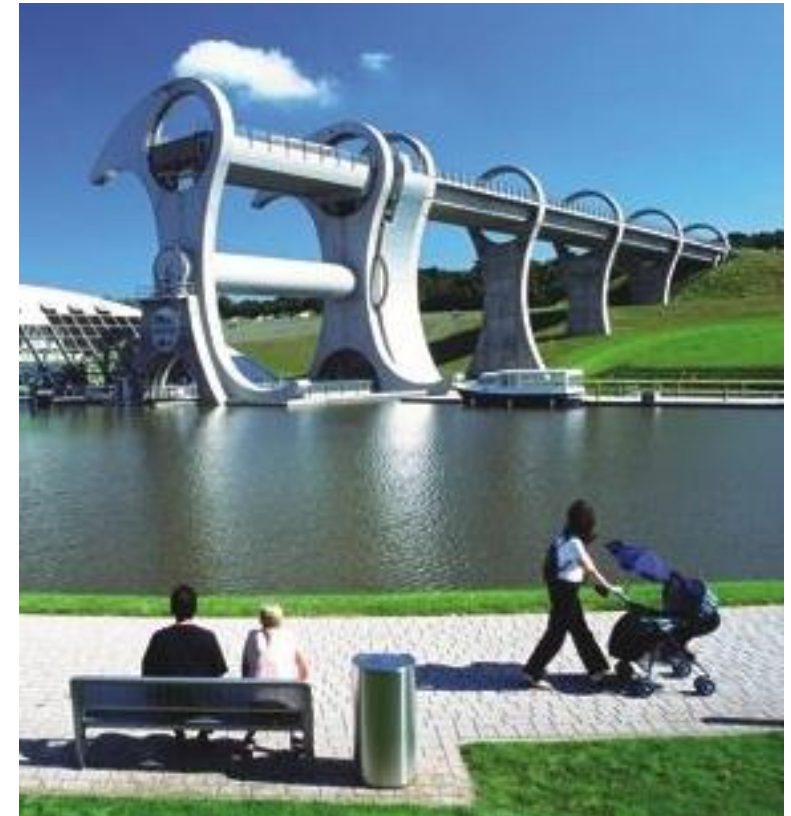
Faktory blokující další postup ve věci koridoru na české straně

- Střídání vlád a ministrů dopravy – neustálé změny postojů: podpora, nepodpora, nechť rozhodovat...
- Malý zájem politické sféry – přednost mají vždycky témata zvládnutelná do příštích parlamentních voleb
- Nepřízeň řady novinářů a ekologických iniciativ – předem přesvědčení o své pravdě, nezájem o diskusi
- Neřešená právní základna projektu – chybí další postup ve věci návrhu věcného záměru zákona o dokončení vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe a navazujících vodních cest (2013)
- Soutěžená, ale dosud nepřidělená „Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe“ (srpen 2015)



Institucionální předpoklady dalšího postupu

- V každém případě **neváhat s rozhodnutím o studii proveditelnosti** – buď ji přidělit nebo bez prodlení vyhlásit nové zadávací řízení
- V případě pozitivního výsledku studie se za českou stranu jednoznačně přihlásit k projektu vodního koridoru a vyvolat jednání se sousedními zeměmi o spolupráci na projektu
- Přes postupnou realizaci a možná finanční omezení **stále vidět celek** – projekt má nabídnout Česku a Polsku Dunaj, stejně jako podunajským zemím Odru a Labe
- Vhodné by bylo **vícezdrojové financování** – usilovat o využití evropských fondů a zapojit ve vhodné míře soukromý kapitál (PPP)
- Při práci na projektu využít v co největší míře moderní technologii



Vodní kolo Falkirk – inspirace i pro některé úseky D – O – L?



Právní předpoklady dalšího postupu

- Základem musí pochopitelně být **mezinárodní smlouva o realizaci vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe** (CZ, PL, SK, případně i AT)
- Zároveň musí být výstavba vodního koridoru zakotvena v národních legislativách
- Prvním pokusem v Česku je zmíněný věcný záměr zákona o dokončení vodního koridoru D – O – L a navazujících vodních cest. Má dvě relativně samostatné složky:
 - věcnou část – definice úseků, principy koordinace veřejnoprávních subjektů a jejich projektů s vodním koridorem
 - institucionální část - zřízení samostatné účelové organizace podřízené přímo vládě České republiky, odpovědné za realizaci D-O-L s komplexní strukturou funkcí nezbytných pro realizaci projektu. Není vyloučen ani vznik zastřešující mezinárodní organizace



Hlavní argumenty odpůrců vodního koridoru a co s tím

- „Kanál“ je zbytečný, neefektivní, nepotřebujeme ho – na to by právě měla odpovědět studie proveditelnosti
- Je to megalomanský projekt, bude stát kolem 300 mld. Kč – dokončení dálnic v ČR bude stát 500 mld. Kč, vysokorychlostní tratě kolem 800 mld. Kč, je to nesrovnatelné?
- Nemá cenu to řešit, za našeho života se to nedokončí – obdobně: proč snižovat emise CO₂, když my se ještě neuškvaříme?
- Je to ekologicky škodlivé, zničí to řadu vodních zdrojů a biotopů – je jistě zapotřebí citlivý přístup, ale zahraniční zkušenosti ukazují, že vodní koridor naopak vytvoří další vodní rezervoár a povede ke vzniku nových biotopů pro živočichy i rostliny



Děkuji Vám za pozornost !
Dziękuję Państwu za uwagę !

Emanuel Šíp
sip@alliproc.com

Hospodářská komora České republiky, Florentinum (recepce A), Na Florenci 2116/15, 110 00 Praha 1
T: +420 266 721 300, F: +420 266 721 690, E: office@komora.cz

