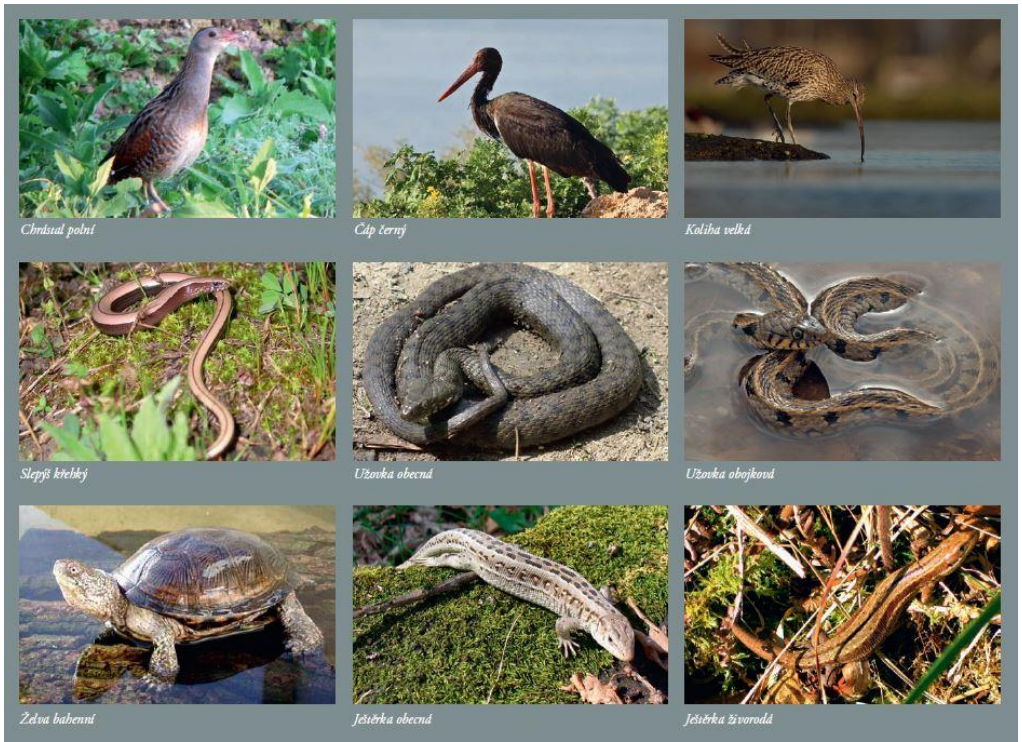
Vodní biokoridor Dunaj-Odra-Labe

Umíme začít ?
Czy potrafimy rozpocząć ?



VODNÍ CESTY

ODERSKÉ FÓRUM 2019

Kde se právě teď v Evropě staví ?

NĚMECKO – spojení mezi Labem a Odrou (Niederfinow)

POLSKO – splavnění a modernizace Odry (Malczcyce)

VODNÍ CESTY

ODERSKÉ FÓRUM 2019

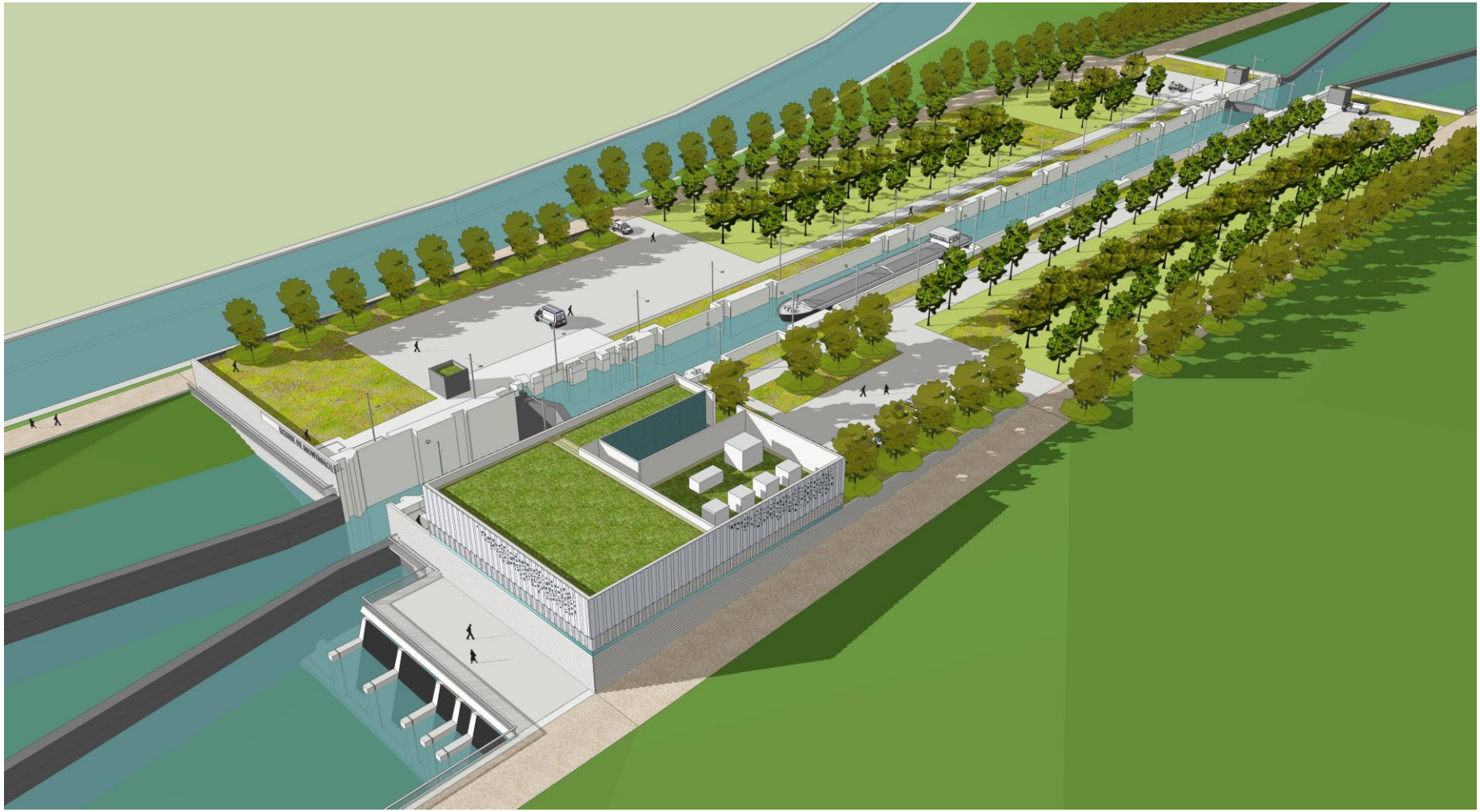
Malczyce stopień wodny

VODNÍ CESTY

ODERSKÉ FÓRUM 2019

Marek Gróbarczyk

FRANCIE – průplav Seina-sever (Paříž-Brusel)



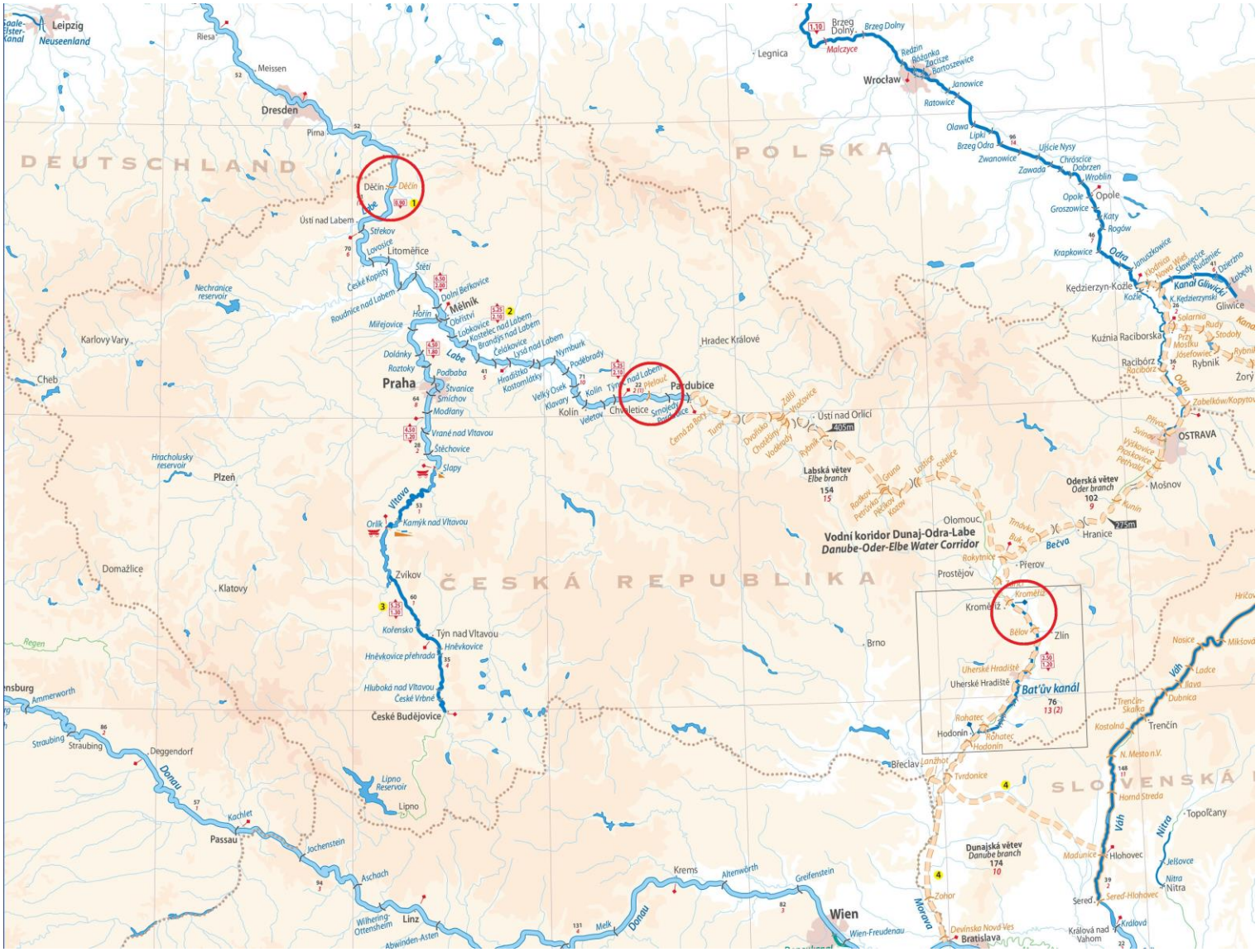
VODNÍ CESTY

ODERSKÉ FÓRUM 2019

ČESKO – Vltavská vodní cesta (jediná VC ve výstavbě)

VODNÍ CESTY

ODERSKÉ FÓRUM 2019



Totální blokace VC – NESTOJÍ DĚČÍN, PŘELOUČ ANI BĚLOV

Pohled na plavební stupeň Děčín proti proudu

Kolik to stojí?

- za 20 let stála příprava PS Děčín více než 600 milionů Kč (1,6 Mld. Kč)

O co přicházíme?

- bez kvalitní vodní dopravy přichází naše hospodářství o miliardy korun ročně
- vodní elektrárna na novém jezu by zásobovala ekologickou elektřinou celé město Děčín v hodnotě desítek milionů Kč ročně

VODNÍ CESTY

ODERSKÉ FÓRUM 2019

1. krok splněn – Zákon o urychlení výstavby dopravní infrastruktury obsahuje plavební stupně Děčín a Přelouč (2018)

Jak vnímáme vodní dopravu dnes ?

Konference “Konec přešlapování“ – podpis Děčínského memoranda – 10.4.2019

Konference “Konec přešlapování“ – podpis Děčínského memoranda

VODNÍ CESTY

Děčínské memorandum
na podporu českých vodních cest

My, níže podepsaní, veřejně prohlašujeme, že podporujeme rozvoj vodních cest v České republice. Základním předpokladem je realizace Plavební stupeň Děčín, který považujeme za zcela nezbytný a reálný. Pro vyšší využití vodních cest v ČR je klíčové zlepšit splavnost Labe mezi VD Střekov a státní hranicí ČR/SRN na parametry německého Labe dohodnuté v rámci Společného konceptu pro Labe.

Je to zcela jistě stále odvážná myšlenka, ale bez odvahy a vzájemné podpory nedosáhneme žádného smělého cíle.

Uvědomujeme si cennost dotčeného úseku Labe z hlediska ochrany přírody a krajiny. Věříme však, že projekty na zajištění splavnosti předmětných úseků Labe lze řešit tak, aby byly podmínky ochrany přírody a krajiny přinejmenším dostatečně respektovány. Z toho důvodu bylo upuštěno od výstavby dvou plavebních stupňů. Nyní je na základě dohody mezi Ministerstvem dopravy a Ministerstvem životního prostředí navrhováno vybudování pouze jediného, nezbytného, Plavebního stupně Děčín, jehož vzdutí se nachází výhradně na území města Děčína. Ostatní úseky by měly být řešeny přírodě blízkou regulací a přípřeží. V úseku Střekov – Boletice i nadlepšováním průtoků a odlehčováním lodí.

Voda v mořích a oceánech představuje 97 % veškeré vody na naší planetě, oproti tomu voda v řekách tvoří na první pohled pouze 0,0001 %. Toto číslo pro nás však představuje cenný zdroj dopravy, rekreace, závlahy a biodiverzity i významný krajinný prvek hodný ochrany, péče a rozvoje.

Proto chceme veřejně, otevřeně a aktivně podporovat české vodní cesty.

První zásadní krok je již hotov. V červnu 2018 se nám podařilo společným úsilím do novely zákona o urychlení výstavby dopravní infrastruktury prosadit jmenovitě i dva plavební stupně na Labi, v Přelouči a právě v Děčíně.

Podpisem tohoto memoranda se zavazujeme naplnit literu zákona a zlepšení splavnosti Labe v Děčíně v souladu s dalšími zákony prosadit!

Dokažme, že to jde!

V Děčíně 10. dubna 2019

AKČNÍ PLÁN ZLEPŠENÍ SPLAVNOSTI POD VD STŘEKOV
aneb Děčínské Desatero

K povolení záměru Plavební stupeň Děčín je nezbytné:

1. NASTAVENÍ VHODNÉ KOMUNIKACE UVNITŘ I VEN

a) Kvartální setkání na platformě Memoranda a koordinace dalších kroků a komunikace ven.
b) Mediální tlak na orgány státní správy, aby postupovaly objektivně a v rámci zákonných mantinelů. Aktuálně na MŽP, aby řešilo odborně i procesně prokazatelně chybné stanovisko Správy NP České Švýcarsko o nekompenzovatelnosti vlivů záměru PS Děčín na stanoviště náplavů – dohoda ohledně stanovení kompenzačních opatření.
c) Využívání chyb odpůrců – např. neodborné rozhodnutí o nekompenzovatelnosti vlivů na stanoviště 3270, neznalost dotčeného území, chybné informace o záměru a jeho vlivech.
d) Společný tlak na zjednodušování povolovacího procesu, které přinejmenším rétoricky podporují i environmentální NNO.

2. SEA

SEA (strategické posouzení vlivů na ŽP) – **stále není schválena Koncepce vodní dopravy, což je způsobeno právě stanoviskem Správy NP České Švýcarsko o nekompenzovatelnosti vlivů záměru PS Děčín na stanoviště náplavů. Toto stanovisko bylo vydáno v rozporu se správním řádem a s realitou. Rekonstrukce Hegeru v Děčíně provedená v roce 2014 je jednoznačným důkazem, že kompenzační opatření realizovat lze.** Je nezbytné co nejdříve současnou situaci napravit a Koncepci vodní dopravy schválit. Bez ní je záchrana české vnitrozemské nákladní plavby velmi nepravděpodobná.

3. EIA

Dokumentace EIA by měla být MŽP předložena co nejdříve po schválení Koncepce vodní dopravy. Jako velmi problematické se však v minulosti ukázaly změny v soustavě lokalit Natura 2000 provedené po předložení dokumentace. V Evropsky významné lokalitě (dále pouze EVL) Porta Bohemica **není mezi předměty ochrany zahrnuto stanoviště 3270 (tzv. náplavy), přestože se na jejím území prokazatelně nachází. To by mohlo způsobit opětovné vrácení dokumentace k přepracování či dokonce zpochybnění výsledků navazujících řízení. Proto je nezbytné tento předmět ochrany co nejdříve do EVL Porta Bohemica doplnit.** Nabízí se to udělat společně s vyhlášením EVL Louky u Přelouče, jejíž nevyhlášení již přes rok blokuje další povolovací proces záměru Stupeň Přelouč II.

4. DOKUMENTACE PRO ÚZEMNÍ ROZHODNUTÍ

DUR je v konceptu k dispozici. Její aktualizace může být zahájena nejdříve po dokončení dokumentace EIA, finalizována může být nejdříve po vydání stanoviska EIA a dalších stanovisek a rozhodnutí potřebných pro vydání územního rozhodnutí. V rámci všech řízení je nezbytné se úzkostlivě držet zákonných mantinelů, aby povolovací proces nemohl být úspěšně soudně napaden.

5. ROZHODNUTÍ A STANOVISKA NEZBYTNÁ PRO ZAHÁJENÍ ÚŘ

V předstihu je třeba řešit zejména žádosti o udělení výjimek dle § 43 a § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny (ZOPK) a žádost o stanovení kompenzačních opatření dle § 45i odst. 11 ZOPK, protože lze čekat průtahy ze strany NNO (odvolání a žaloby). Tyto žádosti by neměly být podány bez předchozího důkladného předjednání s orgány ochrany přírody, které je budou vydávat.

Stát sám KANIBALIZUJE svoje vlastní rozhodnutí.

Stát ZATÍM nemá KONCEPCI v řadě oborů.

Stát ZATÍM selhává v řízení infrastrukturních projektů !!

Odvážná NEBO dokonce přehnaná tvrzení ?!?:

Rušení ŘVC ČR
(Senát)

Vyřazení PSD z Koncepce Vodní dopravy.
NP České Švýcarsko, MŽP, MD
(Piráti – vyřazení ze Zákona 416)

Vyřazení Labské větve z DOL
(Studie proveditelnosti DOL)

Vyřazení Berounky
(Český Baťák)

Destrukce OBORU ?
Odvážná NEBO dokonce přehnaná tvrzení ?!?:

Tedy: Destrukce OBORU ?

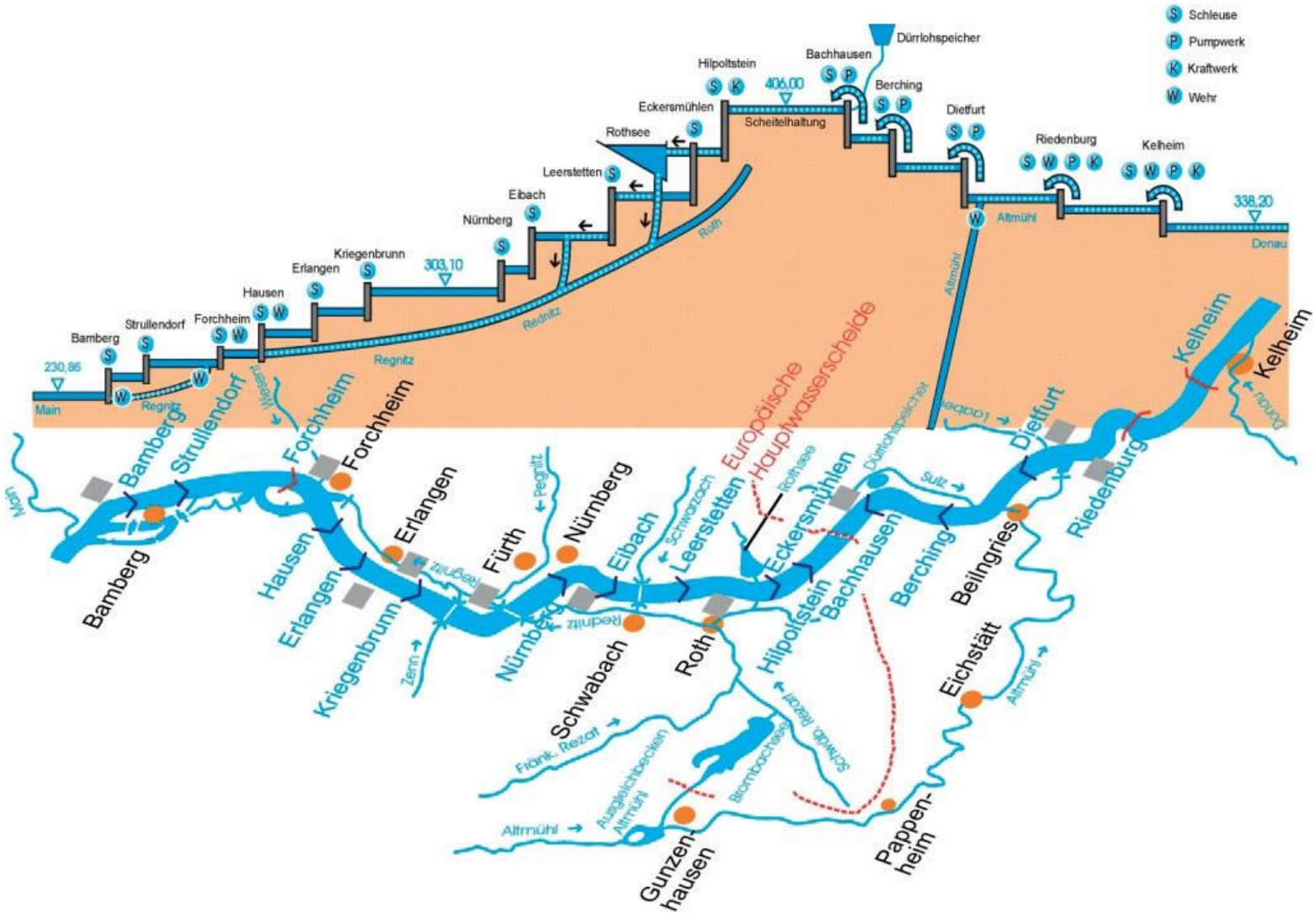
A přitom:

V zahraničí to jde !!

VODA - SUCHO a POVODNĚ – Téma následujících desetiletí !!

VODNÍ CESTY

ODERSKÉ FÓRUM 2019



Vodohospodářský systém průplavu Rýn-Mohan-Dunaj (SRN)
- vzor pro vodní koridor Dunaj-Odra-Labe

VODNÍ CESTY

ODERSKÉ FÓRUM 2019

Vrcholová zdrž průplavu RMD se zásobní nádrží
a přečerpávací elektrárnou

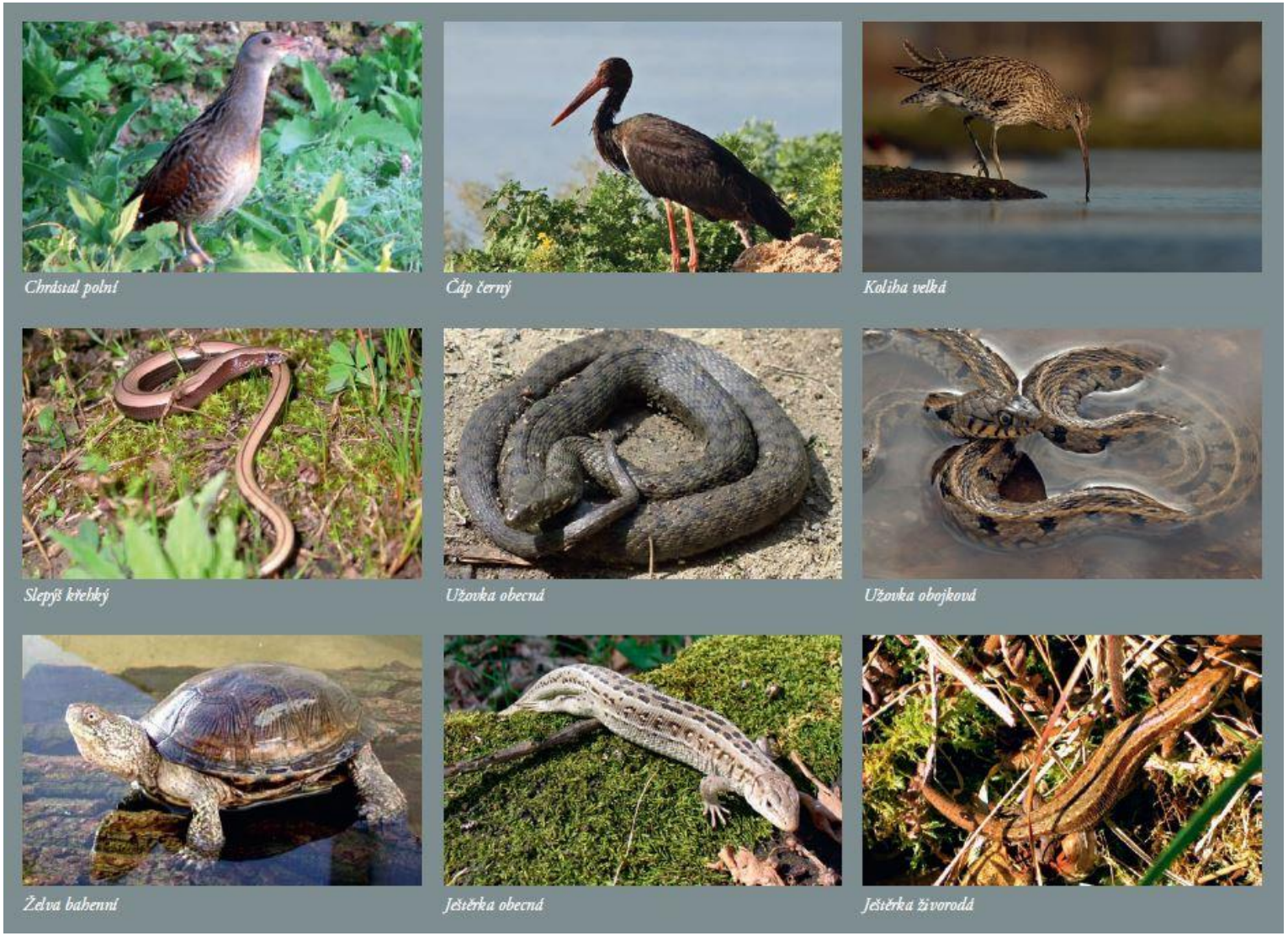
VODNÍ CESTY

ODERSKÉ FÓRUM 2019

RMD Kanal – přírodě blízká vodní cesta

VODNÍ CESTY

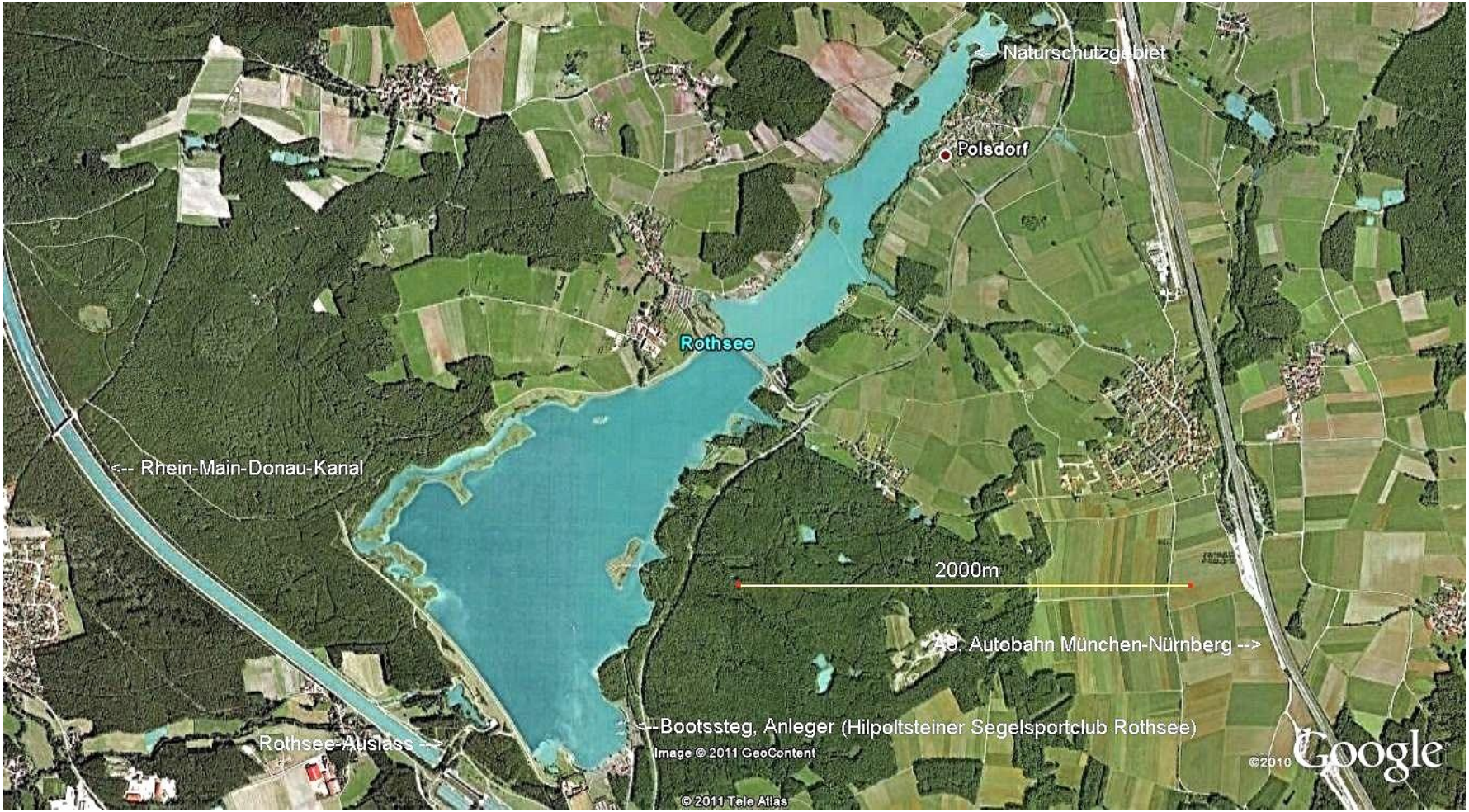
ODERSKÉ FÓRUM 2019



RMD Kanal – bohatý život na vodní cestě

VODNÍ CESTY

ODERSKÉ FÓRUM 2019



Přehrada Rothensee – slouží pro zásobování vodou průplavu Rýn-Mohan-Dunaj i deficitní oblasti Norimberku

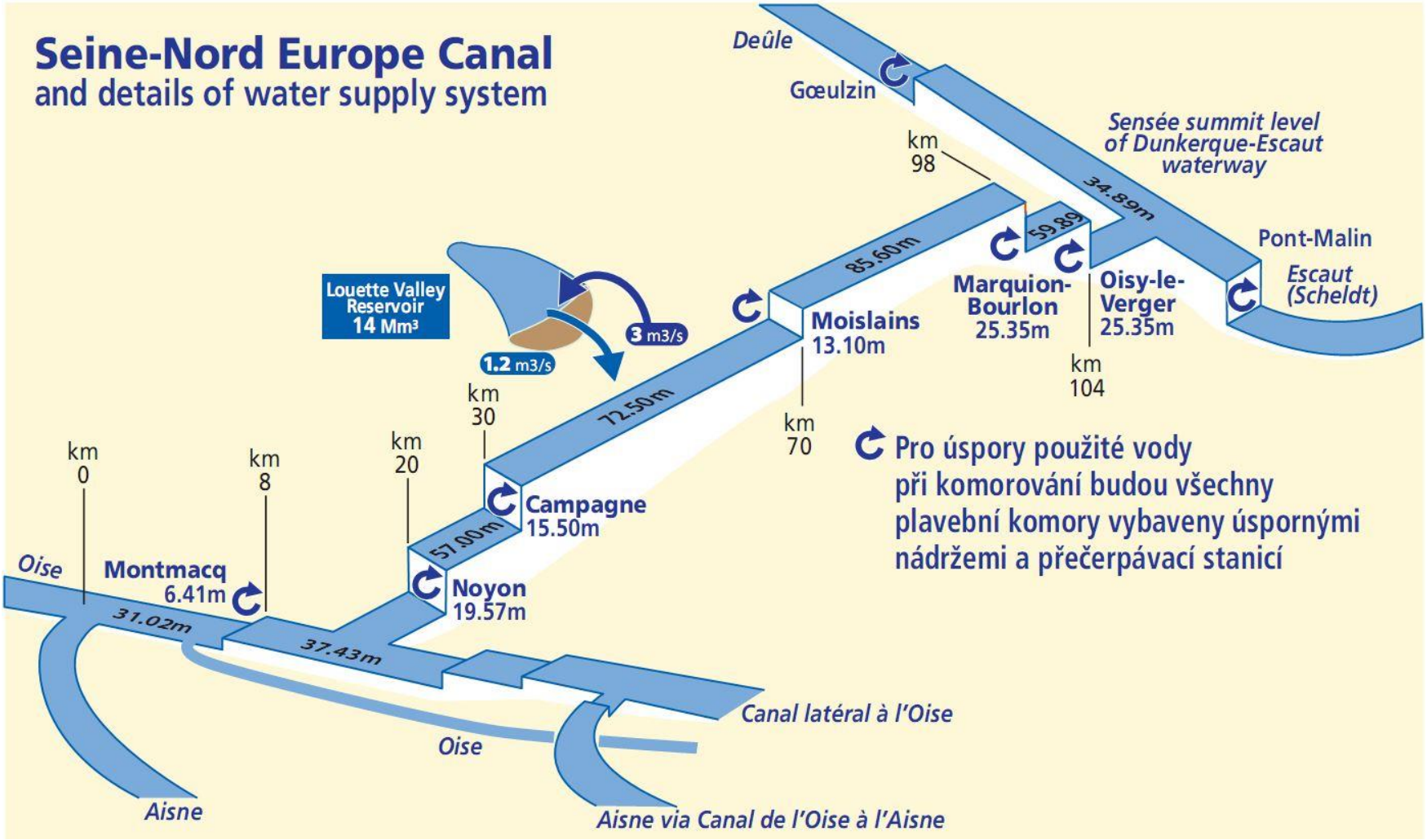
VODNÍ CESTY

ODERSKÉ FÓRUM 2019

Přehrada Rothensee – slouží pro zásobování vodou průplavu Rýn-Mohan-Dunaj i deficitní oblasti Norimberku

VODNÍ CESTY

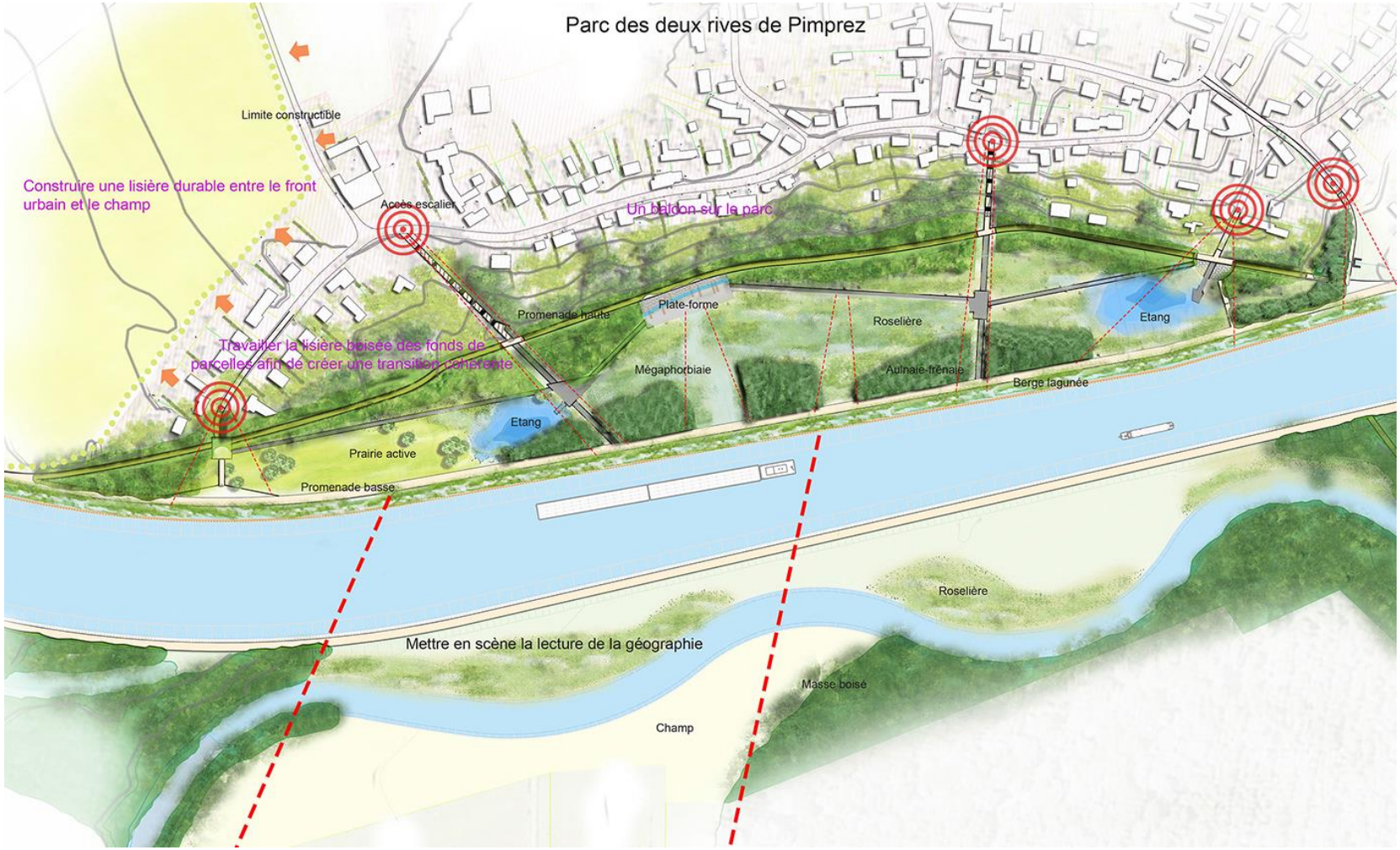
ODERSKÉ FÓRUM 2019



Vodohospodářský systém nového průplavu Seina-sever ve Francii - vzor pro vodní koridor Dunaj-Odra-Labe

VODNÍ CESTY

ODERSKÉ FÓRUM 2019



Návrh přírodě blízkých opatření na novém průplavu Seina-sever - vodní cesta = více vody v krajině

VODNÍ CESTY

ODERSKÉ FÓRUM 2019

Budoucnost vodní dopravy v Evropě – elektrické lodě

VODNÍ CESTY

ODERSKÉ FÓRUM 2019

Rozvoj průmyslu a podnikání podél vodního koridoru

Díky zavlažování lze zvýšit výnosy z pozemků podél vodních cest pěstováním zeleniny a ovoce

VODNÍ CESTY

ODERSKÉ FÓRUM 2019

Nejekonomičtější přeprava zemědělských plodin a produktů je vodní dopravou – u nás říční plavbou

VODNÍ CESTY

ODERSKÉ FÓRUM 2019

Když je voda, i české zemědělství a chemický průmysl je zásobován ekologickou a ekonomickou vodní dopravou

VODNÍ CESTY

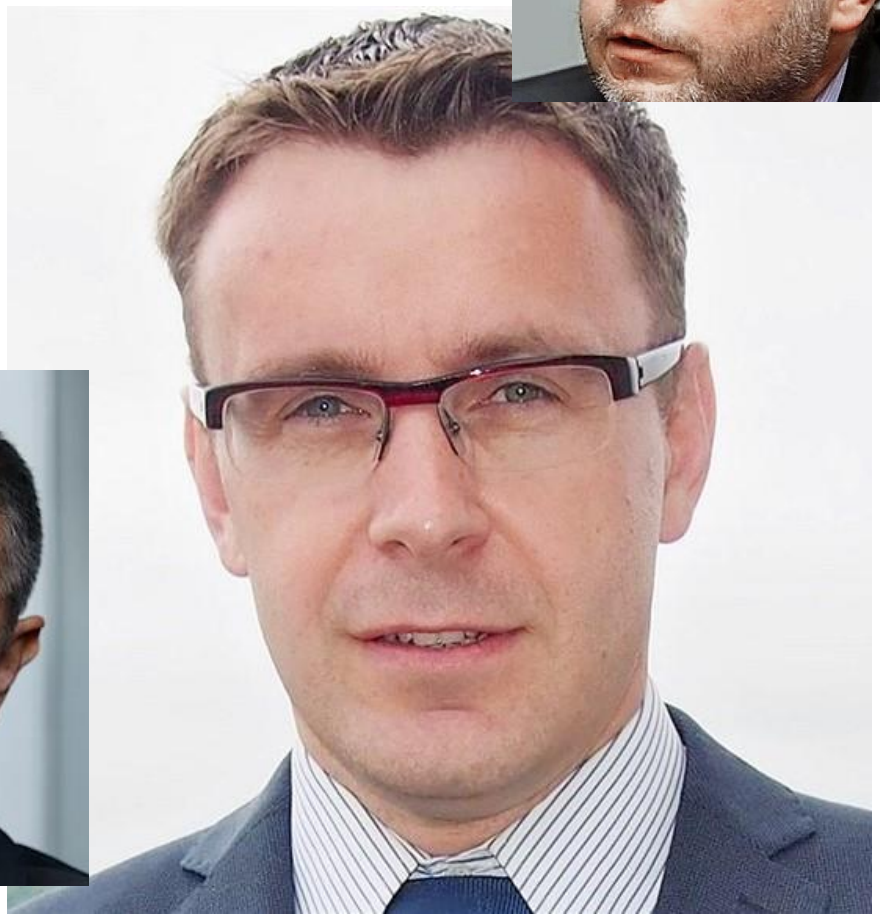
ODERSKÉ FÓRUM 2019

Vodní doprava je ekologická, i při plánování vodních cest musíme najít přírodě blízká řešení a společně vodní cesty realizovat

Tedy: Umíme ZAČÍT ?

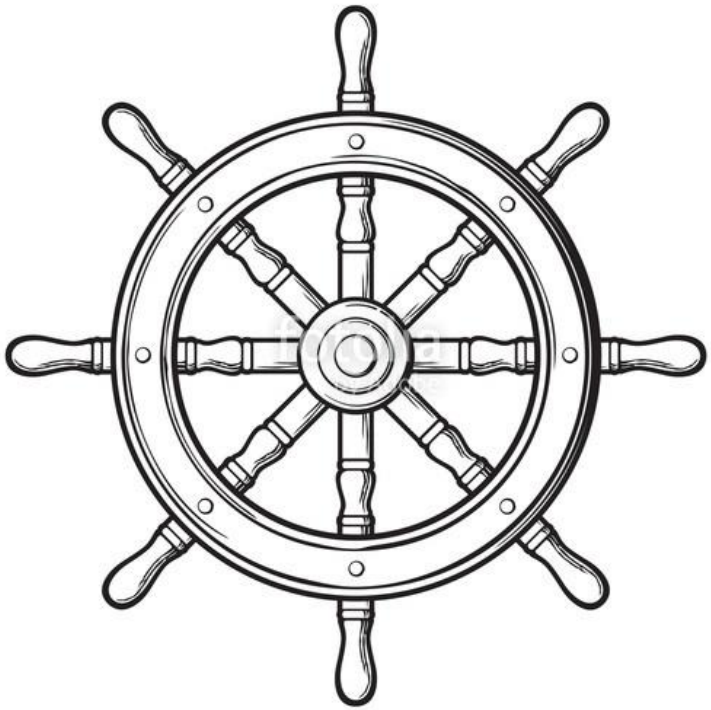
KDY začneme ?

A JAK ?



VODNÍ CESTY

ODERSKÉ FÓRUM 2019

VODNÍ CESTY – KRAJINOU I MĚSTY

Děkuji Vám za pozornost,
a prosím Vás,
držme společně správný kurz !