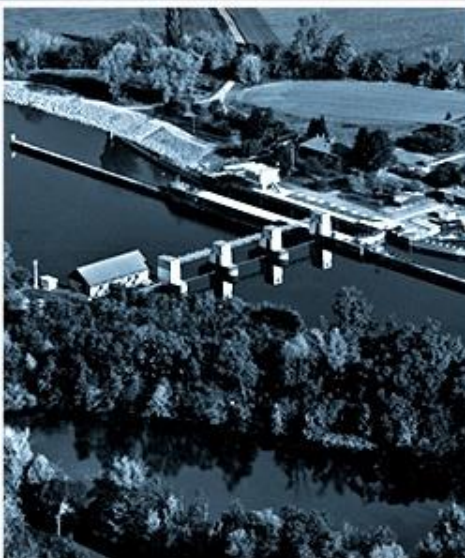
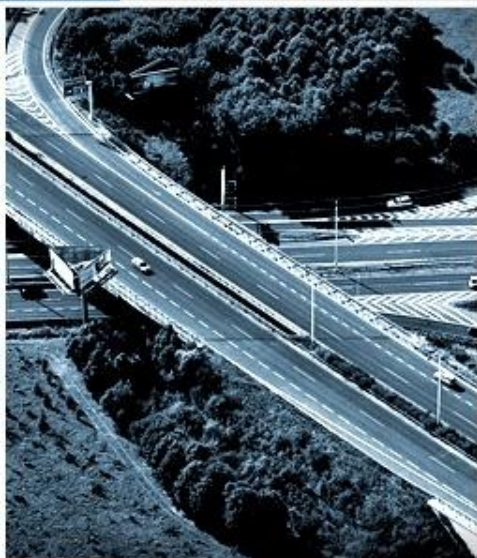




Ministerstvo dopravy

Ing. Luděk Sosna, Ph.D.

Ředitel odboru strategie



**Studie proveditelnosti vodního
koridoru DOL**

ODERSKÉ FÓRUM

Studie proveditelnosti

Zahájení prací: **červenec 2016**

Dokončení prací: **srpen 2018**

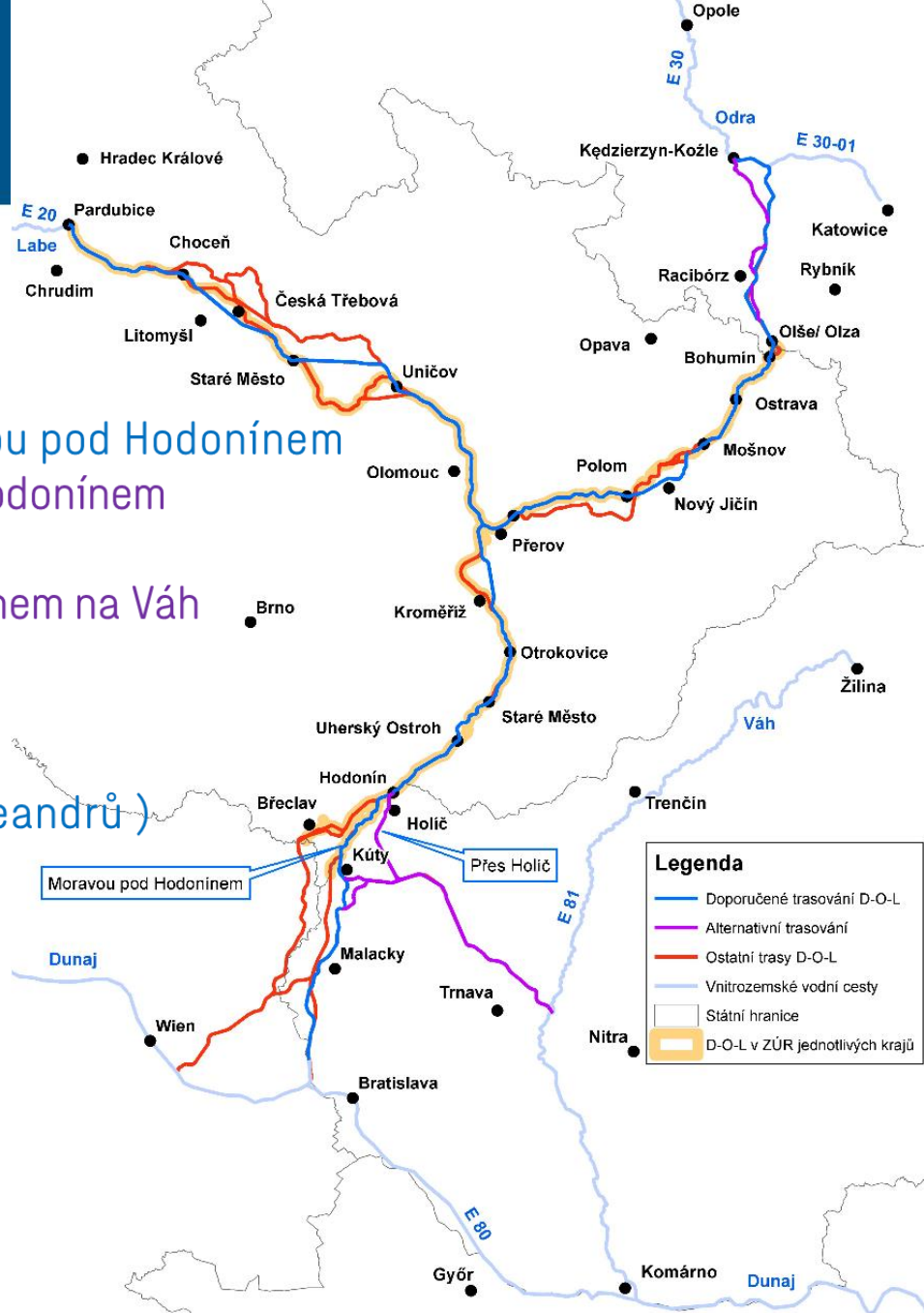
- Usnesení vlády č. 49/2011 – úkol zabezpečit potřebné podklady pro posouzení D-O-L,
 - Usnesení vlády č. 276/2015 o aktualizaci č. 1 Politiky územního rozvoje České republiky. V článku č. 180 Politiky územního rozvoje ČR ve znění aktualizace č. 1 úkol: Prověřit účelnost a reálnost průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe (D-O-L) s cílem posoudit v úplných evropských souvislostech problematiku jeho možné realizace
- ➡ problematika územní ochrany



- **A – Posouzení alternativ dosažení cílů dopravní politiky**
- **B – Prověření a posouzení alternativ jednotlivých větví D-O-L**
- **C – Mapové dílo**
- **D – Marketingová část**
- **E – Ekonomická část**
- **F – Analýza rizik**
- **G – Závěrečná část**

Doporučené trasování

- Dunajská větev – 167 km
 - DV_6_2_upr (na Bratislavu) přes Moravu pod Hodonínem
 - DV_7_1_upr (na Váh) přes Moravu pod Hodonínem
 - Alternativní trasy přes Holíč
 - Alternativní trasa přes Moravu pod Hodonínem na Váh
- Oderská větev – 161 km
 - OV_3_4 (obchvat CHKO Poodří + dlouhý levobřežní obchvat Oderských meandrů)
 - OV_7_2 (kanálová varianta)
 - Alternativní trasování na území Polska
- Labská větev – 148 km
 - LV_2_2 (tunelová varianta)



Marketingová analýza a vstupy do dopravního modelu – přepravní proudy

Odhadované tempo růstu

1,5 %

Za období 2015-2079
- Svět

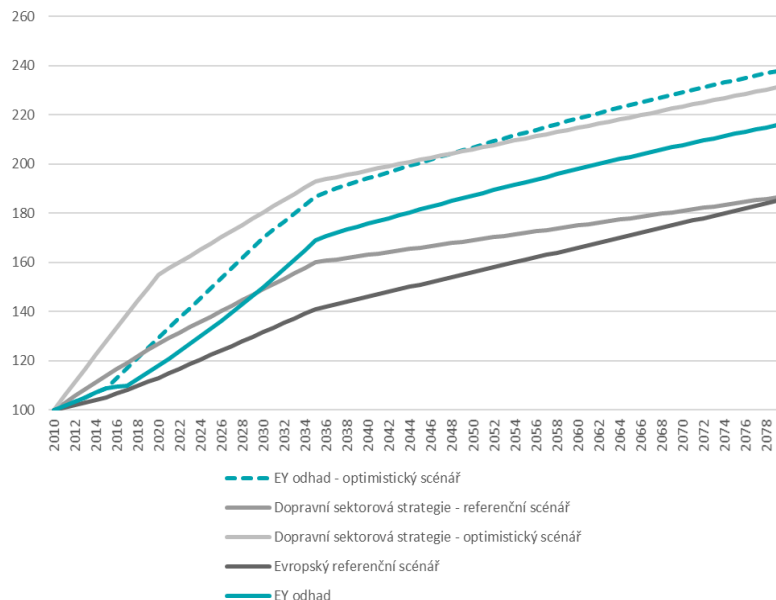
Odhadované tempo růstu

1,1 %

Za období 2015-2079
- ČR

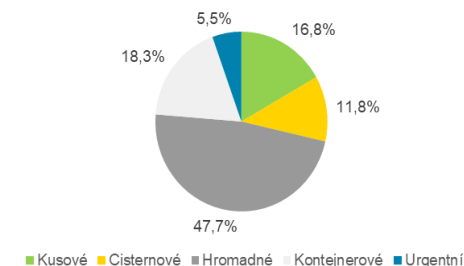
Bazický index růstu přepravy (2010=100)

Zdroj: vlastní výpočty



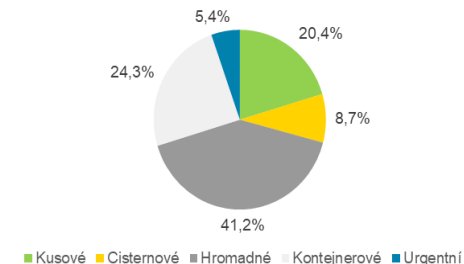
Skladba přepravy v roce 2015

Zdroj: EY



Skladba přepravy v roce 2079

Zdroj: EY



Investiční náklady jednotlivých větví

IN + 0,2IN	Napojení na Dunaj (mld. Kč)		Napojení na Váh (mld. Kč)	
	Původní	Alternativní 1	Původní	Alternativní 2
Dunajská	123, 342	95, 298	165, 775	145, 276
Oderská	187, 908	187, 908	187, 908	187, 908
Labská	302, 641	302, 641	302, 641	302, 643
Napojení Ostravy na Odru (bez druhé PK 1,674 mld. Kč)	43,4	43,4	43,4	43,4
Napojení Hodonína	72,727	44,682	115,159	94,661
Napojení Přerova (bez druhých PK 3,589 mld. Kč)	119,753	91,709	162,186	141,687
Celkem, varianta D-O-L	613, 891	585, 847	656, 324	635, 825
Celkem, varianta DO	311, 250	283, 205	353, 682	333, 184



Ekonomické hodnocení

- Referenční období hodnocení na 30 a 50 let
- Ekonomické hodnocení zpracováno v cenové úrovni roku zpracování dokumentace.
- Realizace projektu se předpokládá v letech **2030-2045 ve variantě D-O-L**; ve variantě D-O pak v letech **2030-2040**
- Použity 3 metody hodnocení:
 1. Metodika 2013 - Metodika hodnocení efektivity investic na vodních cestách
 2. Metodika 2017 - Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb
 - CE DELFT 2011- emisní faktory podle **CE DELFT 2011**
 - CE DELFT 2017- emisní faktory podle **CE DELFT 2017**



Ekonomické hodnocení

Varianta D-O-L EIRR, %		Metodika 2013	Metodika 2017 - CE DELFT 2011	Metodika 2017 - CE DELFT 2017
napojení na Dunaj u Bratislavy	řekou Moravou pod Hodonínem	5,5	4,3	5,6
	přes Holíč (tunel)	5,2	4	5,3
napojení na Váh	řekou Moravou pod Hodonínem	5,4	4,5	5,7
	přes Holíč (tunel)	5,2	4,3	5,5
Varianta D-O EIRR, %		Metodika 2013	Metodika 2017 - CE DELFT 2011	Metodika 2017 - CE DELFT 2017
napojení na Dunaj u Bratislavy	řekou Moravou pod Hodonínem	6,7	5,1	6,7
	přes Holíč (tunel)	6,1	4,5	6
napojení na Váh	řekou Moravou pod Hodonínem	6,8	5,4	6,8
	přes Holíč (tunel)	6,4	5,1	6,4



Analýza rizik

- Přepínací hodnota **varianty D-O-L** z hlediska investic je 103,2 % a z hlediska nedosažení přínosů je pod 5 %. Přepínací hodnota z hlediska investic pro variantu D-O je 123,2 %.
- ➡ Labská větev je investičně významně nejnáročnější a její výsledky proto velmi významně snižují efekty všech variant, ve kterých je zastoupena.
- Projekt je na hranici své kapacity, zvýšená poptávka vyvolá investice v podobě dostavby druhých komor.
- Projekt předpokládá vodní koridor v parametrech **Vb plavební třídy**, která ale v současnosti není zajištěna ani na řece Labi, ani na řece Odře, nutno řešit dalším samostatným projektem.
- Klíčová pozice Slovenska a Polska - část nezbytných investic se nachází na jejich území a bude v jejich gesci



Meziresortní připomínkové řízení

V rámci MPŘ osloveny jednotlivá Ministerstva, Kraje, Hospodářská komora, Akademie věd, Svaz dopravy

Sporné body

1. Vyřazení úseku Labské větve

- pro 11 ministerstev, proti 2 (Mze a MPO)
- pro 4 kraje, proti 3 (Ústecký, Středočeský, Pardubický)

2. Modifikace doporučené trasy

- požadavky na změnu vedení trasy Moravskoslezský kraj a Zlínský kraj

3. Problematika životního prostředí - MŽP a Akademie věd, Jihomoravský kraj

- vliv na vodní toky, problematika výparu, ovlivnění vodního režimu, změna klimatu, střety s přírodními a krajinnými hodnotami a funkcemi, podceněna možnost zavlčení nepůvodních druhů, vliv na kvalitu vody a vodního stavu ekosystémů, bilance zdrojů pro plnění a doplňování D-O-L vodou

4. Vodohospodářské a energetické přínosy - HK, Středočeský, Ústecký a Pardubický kraj

- nezapočítání přínosů z vodohospodářských efektů a energetických přínosů

Možný další postup

- Veřejné projednání v Senátu ČR červen 2019
- 200. výročí Bohumínskému protokolu - podepsání společného prohlášení o spolupráci v rozvoji vnitrozemských cest září 2019 Opole
- Předložení vládě ČR ke schválení září 2019?
- Aktualizace PUR a dále ZUR dle rozhodnutí Vlády ČR včetně SEA posouzení 2020
- Zahájení diskuze o společném zařazení Dunaj - Odra do sítě TEN- T 2020 - 2021
- Mezinárodní spolupráce na definování přechodových bodů PL/CZ a SK/CZ dle výstupů jednotlivých studií proveditelnosti v Polsku a na Slovensku 2020 – 2021



Děkuji za pozornost



Ministerstvo dopravy