

WASSERSTRASSEN  
UND  
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS  
AND  
INLAND NAVIGATION

# VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

4  
2018

***STUDIE PROVEDITELNOSTI BEZPEČNĚ PROKÁZALA:  
Česko i Evropa vodní koridor Dunaj-Odra-Labe  
potřebují a ekonomicky se vyplatí!***



Vydává

 **PLAVBA** o.p.s.  
A VODNÍ CESTY



**POVODÍ LABE**

**Povodí Labe, státní podnik**

Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové  
Tel.: 495 088 111 Fax: 495 407 452 [www.pla.cz](http://www.pla.cz)



**POVODÍ VLTAVY**

**Povodí Vltavy, státní podnik**

Holečkova 3178/8, 150 24 Praha 5  
Tel.: 221 40 11 11 Fax: 257 32 27 39 [www.pvl.cz](http://www.pvl.cz)



**POVODÍ MORAVY**

**Povodí Moravy, s.p.**

Dřevošská 11, 602 00 Brno  
Tel.: +420 541 637 111 E-mail: [info@pmo.cz](mailto:info@pmo.cz)  
[www.pmo.cz](http://www.pmo.cz)



**ČESKÉ PLOVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ**



**Povodí Odry**  
státní podnik

**Povodí Odry, státní podnik**

Varenská 49, 701 26 Ostrava  
Tel.: (+420) 596 657 111 e-mail: [info@pod.cz](mailto:info@pod.cz)  
[www.pod.cz](http://www.pod.cz)



**AGRÁRNÍ KOMORA**  
*České republiky*

**Agrární komora ČR**

Blanická 383/3, 779 00 Olomouc  
Tel.: 224 215 927, sekretariat@akcr.cz  
[www.akcr.cz](http://www.akcr.cz)



**VODOHOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ A VÝSTAVBA, a. s.**

Sídlo společnosti: Nábřeží 4, 150 56 Praha 5  
tel.: 257 328 053, fax: 257 319 394  
e-mail: [vrvv@vrvv.cz](mailto:vrvv@vrvv.cz), <http://www.vrvv.cz>  
Pracoviště Brno: Podsedky 3, 625 00 Brno  
tel.: 541 212 048, fax: 541 211 431  
e-mail: [brno@vrvv.cz](mailto:brno@vrvv.cz)



**VODNÍ CESTY**

**Na Pankráci 53, 57, 140 00 Praha 4**

Tel.: 261 222 834, Fax: 261 223 492  
e-mail: [info@vodnicesty.cz](mailto:info@vodnicesty.cz)



**AQUATIS a.s.**

Botanická 834/56, 602 00 Brno  
Tel.: +420 541 554 111 Fax: +420 541 211 205  
[www.aquatis.cz](http://www.aquatis.cz)



**ZAKLÁDÁNÍ STAVEB®**

Zakládání staveb, a.s.

K Jezu 1, P. O. Box 21 • 143 01 Praha 4  
Tel.: 244 004 111  
[www.zakladani.cz](http://www.zakladani.cz)

[www.metrostav.cz](http://www.metrostav.cz)

**METROSTAV**



společně @ VINCI

**SMP CZ, a.s.**

Vyskočilova 1566, 140 00 Praha 4  
[www.smp.cz](http://www.smp.cz)

**P&S®**  
akciová společnost

Na Pankráci 53, 140 00 Praha 4  
Tel.: 2 4141 0302, e-mail: [p-s@volny.cz](mailto:p-s@volny.cz)  
[www.p-s.cz](http://www.p-s.cz)

**PODZIMEK**  
& SYNOVÉ

Váňovská 528, 589 16 TŘEŠŤ  
Tel.: 56 721 4241-4, Fax: 56 721 4034  
e-mail: [info@podzimek.cz](mailto:info@podzimek.cz)  
[www.podzimek.cz/synove](http://www.podzimek.cz/synove)

**STROJIRNY**  
**PODZIMEK**

Čenkovská 1060, 589 01 TŘEŠŤ  
Tel.: 567 214 550-1, Fax: 567 214 040  
e-mail: [strojirny@podzimek.cz](mailto:strojirny@podzimek.cz)  
[www.podzimek.cz/machinery](http://www.podzimek.cz/machinery)



**ČSPL a.s.**

K. Čapka 211/1  
405 91 Děčín I  
e-mail: [info@cspl.cz](mailto:info@cspl.cz)

**ČSPL**

**ČESKÉ**  
**PŘÍSTAVY, a.s.**

170 00 Praha 7, Jankovcova 6,  
tel.: 266 797 146, 266 797 119  
fax: 220 802 857, e-mail: [info@czechports.cz](mailto:info@czechports.cz)  
[www.ceskepristavy.cz](http://www.ceskepristavy.cz)



**PRAGUE BOATS**

SINCE 1990

Přístaviště lodí u Čechova mostu  
Dvořákovo nábreží, nástupiště č. 5  
110 00 Praha 1 - Staré město  
T: +420 603 555 242 [www.prague-boats.cz](http://www.prague-boats.cz)

**AQUAVIA**  
Praha s. r. o.

Rybalkova 10, 120 00 Praha 2  
Tel.: 602 323 988  
Fax: 604 256 965  
e-mail: [rezervace@lodmoravia.cz](mailto:rezervace@lodmoravia.cz)

**APL**

ASOCIACE LODNÍHO PRŮMYSLU

APL - Asociace lodního průmyslu  
Popovická 924/4, 101 00 Praha 10 - Michle  
Tel.: +420 602 281 300 e-mail: [predstavenstvo@aplcz.cz](mailto:predstavenstvo@aplcz.cz)  
[www.aplcz.cz](http://www.aplcz.cz)



**Presidential Cruises**

Presidential Cruises, a.s. • Kaprova 6 • 110 00 Praha 1  
Tel.: +420 776 776 770 • e-mail: [stepan@rusnak.cz](mailto:stepan@rusnak.cz)  
[www.presidentialcruises.com](http://www.presidentialcruises.com)

FIRMA Petr  
**KOŽENÝ**  
S.R.O.

INŽENÝRSKÉ STAVBY / MARINA VLTAVA / LODNICE VLTAVA  
Švermovská 32, 273 41 Brandýsek  
[www.petrkozeny.cz](http://www.petrkozeny.cz) tel./fax: 312 283 702, 718  
[www.marinavltava.cz](http://www.marinavltava.cz) e-mail: [kozeny.petr@volny.cz](mailto:kozeny.petr@volny.cz)  
[www.lodenicevltava.cz](http://www.lodenicevltava.cz) e-mail: [petr.kozeny@petrkozeny.cz](mailto:petr.kozeny@petrkozeny.cz)

**PORR**

**Porr a.s.**

odštěpný závod - Vodohospodářské stavby  
Dubečská 3238/36, 100 00 Praha 10  
[www.porr.cz](http://www.porr.cz)

**LABSKÁ**  
strojná a stavební společnost s.r.o.

LABSKÁ, strojná a stavební společnost s.r.o.  
Kunětická 2679, Pardubice 530 09  
Tel.: 466415706, e-mail: [labska@labska.cz](mailto:labska@labska.cz)  
[www.labska.cz](http://www.labska.cz)



### STÁTNÍ PLOVEBNÍ SPRÁVA

Jankovcova 4, PO BOX 28, 170 04 Praha 7  
Tel.: (+420) 234 637 111  
www.spspraha.cz



Ředitelství vodních cest ČR  
Nábřeží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1  
Tel.: +420 225 131 732  
e-mail: rvccr@rvccr.cz • www.rvccr.cz



ul. Nowy Świat 6/12, 00-400 Warszawa, POLSKA  
tel.: +48 22 583 86 70, sekretariatBM@mgm.gov.pl  
mgm.gov.pl

## VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

Časopis pro ekologické, ekonomické a technické aspekty vodní dopravy a vodních cest v ČR, Evropě a na jiných kontinentech.

### REDAKČNÍ RADA

Ing. Jiří Aster; Ing. Pavel Cenek; Ing. Miloslav Černý;  
Ing. Petr Forman; Ing. Lubomír Fojtů; Ing. Jiří Friedel;  
Doc. Ing. Pavel Jurásek, CSc.; Tomáš Kolařík; Jiří Pěknice;  
Mgr. Klára Němcová; Ing. Josef Podzimek; Ing. Milan Raba;  
PhDr. Štěpán Rusňák; Ing. Jan Skalický; Ing. Michael Trnka, CSc.

Články lze podle autorovy volby publikovat česky nebo slovensky, německy a anglicky. Nevyžádané rukopisy se nevracejí. Příspěvky se redakčně upravují, mohou být i kráceny.

### PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

Na Pankráci 53  
140 00 Praha 4  
Fax: 241 409 467  
e-mail: vodnicesty@seznam.cz  
www.d-o-l.cz

### Objednávky a inzerce:

Šéfredaktor Tomáš Kolařík, tel.: 725 793 793  
Jazyková úprava: Dr. Jan Mazáč  
DTP, tisk: PRESTO s.r.o.

Vychází čtvrtletně  
Roční předplatné vč. poštovného 350 Kč  
ISSN 1211-2232

Evidováno Ministerstvem kultury  
pod číslem MK ČR E 5178.

### OBSAH

#### Úvodní slovo: Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe

Ing. Martin Pavel ..... 2

#### Studie je hotova – a co dál?

Ing. Petr Forman ..... 4

#### TRIPARTITA ČR: Aktuální problémy v oblasti vodního hospodářství včetně stavu a dalšího rozvoje vodní dopravy

..... 7

#### STUDIE PROVEDITELNOSTI VODNÍHO KORIDORU DUNAJ-ODRA-LABE

..... 8

#### STUDIE D-O-L - KAPITOLA A

..... 12

#### STUDIE D-O-L - KAPITOLA B

..... 17

#### STUDIE D-O-L - KAPITOLA C

..... 20

#### STUDIE D-O-L - KAPITOLA D

..... 22

#### STUDIE D-O-L - KAPITOLA E

..... 26

#### STUDIE D-O-L - KAPITOLA F

..... 33

#### STUDIE D-O-L - KAPITOLA G

..... 34

#### Kanál Dunaj-Odra-Labe má šanci

##### Studie: Kanál uleví silnicím

Z domácího tisku ..... 38

#### Polský hlas pro kanál Dunaj-Odra-Labe

##### Agrární komora je pro stavbu kanálu

Z domácího tisku ..... 39

#### Nové indukované zdroje podzemních vod v moravské trase vodního koridoru

Dunaj-Odra-Labe ..... 40

#### Stavíme moderní vodní cesty pro 21. století

Ing. Jan Bukovský, Ph.D. .... 42

#### Plavecký svátek: Vodní doprava na řece Vltavě před sto lety

Ivan Černý ..... 44

#### Život není takový – je úplně jiný (72)

Ing. Josef Podzimek ..... 47



Jihomoravský kraj



Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj

**Titulní strana:** Architektonická představa křížení větví D-O-L u Přerova - Křížovatka tří moří

**Zdroj:** Plavba a vodní cesty o.p.s. - Ing. arch. Miroslav Kukrál a Jan Hostinský

# Úvodní slovo

## Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe



Ačkoli v posledních týdnech unikly na veřejnost téměř konečné výstupy studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a základní dílčí výstupy byly mediálně prezentovány, řečí sportovní terminologie je zpracování tohoto projektu stále ještě v cílové rovině. Náš tým expertů, ještě předtím než protne pomyslnou cílovou pásku, v následujících

týdnech a měsících čekají činnosti spojené s vypořádáním připomínek monitorovacího výboru, který byl pro tuto studii zřízen, a předložení výstupů a doporučení Centrální komisi Ministerstva dopravy. Po schválení komisí se studie podrobí mezirezortnímu připomínkovému řízení, včetně vypořádání připomínek a poté budou výstupy a doporučení studie proveditelnosti předloženy vládě, jako dílčí splnění úkolu na základě usnesením vlády ČR č. 49 ze dne 19. ledna 2011.

V posledních dvou letech tým čítající více než 50 odborníků z 9 renomovaných společností se specializací z rozličných oblastí vytvořil studii proveditelnosti, která svou hloubkou, rozsahem a přesahem do mnoha vědeckých a inženýrských oblastí v oboru dopravy a vodního hospodářství u nás nemá obdoby. I z pohledu celoevropského se jedná o pozoruhodnou studii nové vodní cesty, která již během zpracování byla inspirací zejména pro Polsko, ve smyslu zadání jejich právě zpracovávané studie proveditelnosti pro posouzení rekonstrukce a modernizace oderské vodní cesty (podobný zájem má i Slovensko). V rámci jednotlivých výstupů naší studie proveditelnosti vznikl unikátní evropský multimodální do-

pravní model zaměřený na současný a výhledový stav dopravní infrastruktury až do roku 2080 s přesahujícími logistickými vazbami na zbytek světa. Výstupy z takto robustního dopravního modelu, který na základě současných a výhledových marketingových analýz podložených daty z Oxford Economics, Eurostatu, OECD, EU a dalších, jsou objektivní a obhajitelné vstupy pro potřeby finančních a ekonomických modelů.

Samotná studie proveditelnosti je historicky první studií vodního koridoru, která je zpracována dle současných schválených metodik Ministerstva dopravy, jež jsou v souladu s požadavky Evropské komise na posuzování dopravní infrastruktury financovatelné z evropských fondů. V souladu se zadáním byla pro finanční a ekonomické posouzení použita Metodika hodnocení efektivnosti investic na vodních cestách z roku 2013, avšak během zpracování studie byla schválena nová Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb. Tato aktuálně platná metodika byla také dodatečně použita v rámci citlivostní analýzy pro ekonomicky výhodné posuzované varianty a jejich podvarianty.

Investiční náklady byly vyčísleny na základě podrobného technického řešení, které oproti předchozím a historickým trasováním bylo optimalizováno především s cílem co nejvíce minimalizovat střety s předměty ochrany přírody a krajiny a dále eliminovat nutné vymístění již dnes stojících budov. **Samotné technické řešení vodního koridoru odpovídá nejmodernějším současným trendům v návrzích vnitrozemských vodních cest a dá se bez nadsázky mluvit o přírodě blízké vodní cestě, která v nezastavěných územích obsahuje členitou břehovou linii s množstvím příbřežních zón, tůň a mokřadů, doplněnou o pás vegetačního doprovodu a obslužnou komunikaci, která bude sloužit jako cyklostezka po obou březích.**



Vizualizace přírodě blízké podoby vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, zdroj Sdružení D-O-L

**Velká pozornost našich specialistů byla věnována otázkám životního prostředí. Na základě předběžné analýzy a posléze několikakolové optimalizaci trasování s cílem co nejvíce omezit střety s chráněnými fenomény ochrany přírody a krajiny byla doporučena změna trasování v některých lokalitách oproti současným zákresům v zásadách územního rozvoje (ZÚR) jednotlivých krajů.** Největší změny v trasování jsou doporučeny u Oderské větve a to z důvodu nerealizovatelnosti současného trasování v ZÚR přes CHKO Poodří a u Labské větve v prostoru mezi Mohelnicí a Chocní.

**Z ekonomického hodnocení vyšlo, že celý systém všech tří větví je ekonomicky efektivní, tedy celospolečensky výhodný při započítání především dopravních efektů a na ně vázaných externích nákladů.** Samotné propojení Dunajské a Oderské větve vyšlo ve všech výpočtech ekonomicky efektivnější než propojení tří větví, a to z důvodu vysokých investičních nákladů na Labskou větev. Se zřetelem k celospolečenské obhajitelnosti jednotlivých vstupů byly nejen veškeré efekty, ale i náklady konzervativně ohodnoceny. **Do ekonomické analýzy nebyly započítány zásadní vodohospodářské efekty a to především dodávka a redistribuce vody pro průmysl či zemědělské závlahy v obdobích sucha. Tyto vodohospodářské efekty nebyly kvantifikovány z důvodu neexistujících podrobných dat na národní úrovni, popřípadě metodik.** Troufám si říci, že při zohlednění těchto a dalších obtížně kvantifikovatelných benefitů s výhledem k roku 2080, jako je například zvýšení energetické bezpečnosti států spočívající v diferenciaci zdrojů energetických surovin a zvýšení konkurenceschopnosti přilehlých regionů, by **vodní koridor ekonomicky vyšel výrazně lépe a tyto benefity lze vnímat jako jakýsi ekonomický polštář oproti nepředpokládaným rizikům.**

Na tomto místě bych chtěl poukázat na to, že samotný vodní koridor není všemocný, jak je mnohdy a mnohde prezentováno, ale společně s dalšími nezbytnými vodohospodářskými opatřeními v krajině, jako jsou revitalizace vodních toků, přírodě blízká protierozní opatření, opatření zadržující vodu v krajině, protipovodňová opatření, rekonstrukce a rozvoj moderních závlahových systémů, výstavba nových retenčních prostorů a mnoho dalších opatření, vytvoří moderní integrovaný vodohospodářský

systém 21. století, kde vodní koridor může být páteří tohoto systému a umožní propojení a hydrologickou spolupráci našich tří hlavních povodí řek Dunaje, Odry a Labe.

Již od samého počátku a zvláště během doby zpracování projektu se z táborů různých zájmových skupin (bohužel i od některých „zkušených vodohospodářů“) ozývaly názory, že úkolem studie je obhájení již předem stanoveného výsledku studie proveditelnosti ať pozitivního či negativního, s cílem vytvořit tlak na nezávislost zhotovitele díla. Navíc je někdy až hořce úsměvné sledovat masivní vyjadřování jednotlivců nebo celých týmů „odborníků“ k výsledkům studie, aniž by měli relevantní informace a jediným zájmem je vlastní zviditelnění na úkor daného tématu. Je třeba brát na zřetel, že takto rozsáhlá stavba bude vždy předmětem celospolečenské diskuse a politických zájmů, zejména těch krátkodobých. Různé, v těchto dnech prezentované, až demagogické a někdy i záměrně zkreslené informace od zastánců i odpůrců projektu nás budou provázet ještě řadu let a jediným možným řešením je maximální sdílení relevantních informací nevytržených z kontextu s širokou veřejností. **Jako vedoucí zpracovatelského týmu jsem přesvědčen, že studie byla zhotovena kvalitně, nezávisle, objektivně a konzervativně přináší komplexní hodnocení ze všech zásadních dnešních pohledů společnosti a je na nás všech, jak s tímto materiálem naložíme.**

Touto cestou bych chtěl poděkovat všem řešitelům a odborníkům, kteří se na vyhotovení a dokončení této významné studie podíleli a odvedli velmi kvalitní práci. Velký dík rovněž patří členům monitorovacího výboru, složeného z předních odborníků vodního hospodářství, dopravy, ekonomie a ekologie, zástupců krajů a příslušných ministerstev za téměř nekonečné množství podmětných připomínek, názorů a sdílení dlouholetých zkušeností, díky kterým vzniklo vyvážené dílo připravené pro celospolečenskou diskusi, jejíž výsledky budou významným podkladem pro strategická politická a celospolečenská rozhodnutí o dalším osudu takto unikátní stavby nejen z pohledu České republiky, ale i v rámci celé Evropy.

Ing. Martin Pavel,  
vedoucí projektového týmu Sdružení D-O-L,  
Sweco Hydroprojekt a.s.



*Přírodě blízký přivaděč vody na průplavu Rýn-Mohan-Dunaj, zdroj Plavba a vodní cesty o.p.s.*

# STUDIE JE HOTOVÁ – A CO DÁL?

Ing. Petr Forman

## RÁMCOVÉ HODNOCENÍ

Pan docent Pavel Jurášek napsal ve svém stanovisku ke Studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, že toto dílo „je svým obsahem, pečlivostí zpracování a rozsahem jedinečnou studií v posledním období, která k problematice propojení tří vodních toků na území České republiky byla zpracována“, a že „vzhledem k této skutečnosti patří zpracovatelům Studie vysoké uznání“. Napsal to jako člen Monitorovacího výboru, který byl o postupu prací a s jejich výsledky podrobně seznámen, navíc jako člověk, který ze své praxe dobře ví, jak je taková práce náročná – a někdy i nevděčná.

S jeho hodnocením se plně shodují, možná bych dokonce dodal, že náročnost a jedinečnost Studie přesahuje rámec tématu „propojení tří vodních toků“, že možná patří mezi nejobsažnější a nejnáročnější studie i v širším kontextu. Je to dáno samou podstatou vodocestné, potažmo vodohospodářské problematiky, která je vždy multidisciplinární. Vodní koridor – jako ostatně většina vodohospodářských staveb – není jednoúčelovým dílem, jako jsou dálnice, železnice, nebo letiště. Má mnoho efektů a souvislostí, které se u běžných, ryze dopravních staveb nevyskytují. Pro řadu otázek proto ani nejsou v našich podmínkách k dispozici potřebné precedenty a metodické nástroje, řešitelé museli nejednou sáhnout po zahraničních podkladech, někdy dokonce hledat i zcela nové metody řešení.

Se všemi těmito úskalími se zpracovatelé dokázali dle mého názoru úspěšně vypořádat. Dlužno říci, že jim to někteří členové Monitorovacího výboru i někteří pracovníci ministerstva dopravy příliš neulehčovali. Stovky připomínek, někdy pravda věcných, ale často jen neinformovaných, či neznalých, v řadě případů ale i zjevně podjatých (lze prokázat), to byla opravdu náročná houština na cestě. Je dobře, že vedení ministerstva si tyto obtíže uvědomovalo a reflektovalo. Snad nakonec i ona smršť připomínek a práce s nimi všeho druhu přispěla ke kvalitě celého díla i k jeho srozumitelnosti – pokud tedy čtenáři UMĚJÍ A CHTĚJÍ číst, a ne jen mudrovat.

## METODICKÉ PŘEKÁŽKY & SPOL.

Pro samo řešení byly věcně zásadnější, než často emotivní připomínky, metodické otázky, spojené pochopitelně s celou řadou odborných sporů. Ostatně ani není divu - připomeňme si, že takovýto typ studie skutečně nemá v ČR obdoby. Z řady takových mezníků si dovoluji poukázat alespoň na některé.

### Dopravní model

Tvorba dopravního modelu se ukázala být kritickým a na vášně bohatým momentem. Tento velmi komplikovaný model bere v úvahu dnešní i budoucí přepravy de facto v celé Evropě, dokonce do jisté míry i v celém světě. To je jistě správné, protože vodní koridor Dunaj-Odra-Labe není vnitrostátní dopravní cestou, ale komunikační celoevropského významu, při přepravách přes námořní přístavy se pak samozřejmě zpracovává i zboží v zámořských relacích.

Dalším vstupní podmínkou bylo, že v době předpoklá-

daného provozu budou dokončeny všechny dopravní trasy, plánované v rámci transevropské dopravní sítě (TEN-T) k roku 2050 – tedy všechny plánované dálnice, železnice i vodní cesty. I to je jistě správný (byť možná optimistický) předpoklad.

Dlouhým procesem jednání také procházely prognózy budoucích přepravních objemů. Nakonec byla zvolena střední varianta, tedy jakýsi kompromis mezi skeptickým a optimistickým scénářem.

Asi největší spor se ale rozhořel kolem pojmu „cena času“. Tento pojem má v sobě dva významy. Prvým je význam čistě ekonomický, který se zpravidla započítává tak, že se hodnota zboží na cestě zatíží úrokem (často se doporučuje 5% - viz např. Ing. Jan Bukovský), k čemuž se připočítá přiměřené zhodnocení kapitálu. Výsledná cena času se pak většinou pohybuje kolem 8% hodnoty zboží, což samozřejmě hovoří v neprospěch technicky pomalejší vodní dopravy. Tato hodnota se pak objeví v celkovém ekonomickém hodnocení.

Složitější je druhý význam, řekněme psychologický, označovaný jako „vnímaná cena času“. Tento faktor se neobjeví v ekonomickém hodnocení, ale právě v dopravním modelu, protože ovlivňuje rozhodování přepravce („majitele“ zboží) ve prospěch či neprospěch některého dopravního způsobu. K ocenění vnímané ceny času existuje řada podkladů a studií, přinášejících ale velmi rozdílná data, navíc mnohdy s velkými rozpětími. Subdodavatelská firma (SUDOP Praha) zde ale přišla s dosti překvapivou a maximalistickou metodikou, vycházející z prací nizozemského autora de Jonga. Jím uváděné hodnoty „vnímané ceny času“ totiž převyšují ekonomickou cenu času o desetinasobky, v některých případech až stonásobně – a překonávají dokonce hodnoty, uvedené v mezitím nově schválené rezortní metodice. Není divu, že se v některých vzrušených debatách již mluvilo nikoli o „psychologickém“ faktoru, ale o faktoru „psychiatrickém“. V této etapě se velmi uplatnily široké znalosti pana Ing. Landy, který předkládané hodnoty pečlivě analyzoval a konfrontoval s dalšími. Nicméně nezdařilo se nic více, než snížit tento úlet na 80% de Jonga. Mám-li se pokusit o poněkud nekorektní vysvětlení tohoto jevu, napadá mne jen to, že se mají zvýhodnit „rychlejší“ dopravní způsoby, nebo že se tak již někdy v minulosti stalo, a že tedy nebylo možné od de Jonga ustoupit bez ztráty tváře.

I přes tuto jistou metodickou diskriminaci ale nakonec dopravní model přinesl pozitivní a přesvědčivé výsledky, ukazující na budoucí velký význam vodního koridoru D-O-L pro řešení dopravy – především ve střední Evropě. Mimo jiné proto, že prostupnost pozemních tras (dálnic a železnic) nebude v budoucích desetiletích postačovat.

Ve studii bylo provedeno hodnocení ke dvěma časovým hranicím, a to 2050 (předpokládané dokončení celého díla) a 2079 (konec hodnoceného padesátiletého období 2030-2079); samozřejmě, že životnost takového díla je nejméně 100 let. Z hlediska výsledků dopravního modelování je zajímavé, že zatížení jednotlivých větví vodního koridoru vychází víceméně obdobně. Následující tabulka obsahuje jen některé z hodnocených verzí, které se ale vzájemně liší poměrně málo:

Přepravy na jednotlivých větvích kompletního D-O-L	mil. tun/rok	
	2050	2079
Oderská větev D-O-L	až 34,5	až 45,5
Dunajská větev D-O-L via Morava	až 38,0	až 44,0
Dunajská větev D-O-L via Morava-Váh	až 41,5	až 46,0
Labská větev D-O-L	až 38,0	až 39,5

Zdroj dat: Studie proveditelnosti - výsledky dopravního modelu

### Externality

Externí náklady dopravy a jejich vyčíslení jsou dnes velice zásadními položkami při posuzování dopravních projektů. Jsou předmětem řady studií více či méně renomovaných ústavů a institucí, a podobně jako u „vnímané ceny času“ se i zde hodnoty, předkládané různými autory, velmi liší, dokonce se často liší i skladba hodnotených faktorů. Výběr metodiky tedy často prozrazuje řešitelovy preference, což lze popsat biblickým „po ovoci poznáte je“. O to odpovědnější je ale výběr „externalistické“ studie, která by se měla stát součástí oficiální, či snad závazné rezortní metodiky. Kdo ví, zda není správnější a odpovědnější postup polských odborníků, kteří při posuzování projektů na Visle použili průměr z několika studií.

I zde se tedy pochopitelně strhla odborná debata, tentokrát iniciovaná samotným objednatel, tedy ministerstvem dopravy. Smlouva mezi ním a zpracovatelem v tomto směru požadovala použití tzv. **přechodné metodiky** z roku 2014, platné v době zadávání Studie proveditelnosti. Při zahrnutí dat z této metodiky do socio-ekonomických výpočtů **byly výsledky velmi pozitivní**.

Mezitím ovšem byla vydána nová rezortní metodika, označená rokem 2017, a zadavatel požádal ještě o kontrolní přepočítání dle této novinky. A zde nastal kámen úrazu. Tato metodika, vycházející údajně z prací CE Delft 2008 (+ mírné změny v roce 2011 + dopočty SUDOP Praha) je velmi „tvořivě“ pojata u železnice, zatímco u silniční a vodní dopravy je více než rigidní. Nelze totiž přehlédnout, že pro neželezniční dopravní způsoby rezortní metodika přebírá údaje CE Delft a to bez náznaku jakýchkoliv inovací dopravních prostředků, vypouštějících díky stále přísnějším evropským předpisům stále méně škodlivin - tedy pro rok 2017 jsou zde údaje z roku 2008!!! Co na to silniční dopravci, kteří nákladně neustále modernizují svůj autopark podle nových požadavků? Zato u železnice se hodnoty znečištění ovzduší v této metodice snížily oproti evropskému průměru až 6x. Ostatně – již vstupní data jsou podezřelá. Považte: prakticky u všech látek, ohrožujících ovzduší, měly údajně být již na počátku hodnoty „železničního“ znečištění v ČR (tedy před jejich dalším domácím snížením) přibližně poloviční oproti evropskému průměru. To by znamenalo, že v ČR se oproti evropskému průměru násobně více využívá elektrická trakce (opravdu?), a že český energetický mix je daleko ekologičtější, než evropský (opravdu?). Spíše se zdá, že výzkumníci z CE Delft dostali z ČR poněkud zavádějící data. Zvlášť podivuhodné jsou také třeba údaje z Polska, kde jsou vypouštěné škodliviny údajně na 55% evropského průměru, zatímco v Německu na 93% a v Nizozemí na 87% - a přitom se v Polsku přes 80% elektřiny vyrábí z uhlí... Něco tu nehraje, a to bylo znát i na výsledcích socio-ekonomického posouzení, kdy se některé ekonomické parametry části variant projektu přiblížily limitu.

Nashťestí rezortní metodika obsahuje kouzelný odstavec: „V případě, že nejsou dostupné podrobnější výpočty,

je možné pro vyčíslení množství nejdůležitějších polutantů využít zjednodušené emisní faktory v členění dle jednotlivých druhů dopravy a dopravních módů, které jsou uvedeny dále“ – tím je zřejmě míněna v metodice přiložená tabulka. Patří ke cti zpracovatelů, že našli „dostupné podrobnější výpočty“, a to ze stejného zdroje, tedy u CE Delft, jenže novější (2017) a zřejmě komplexnější a pravdivější. Podle této metodiky se výsledky socio-ekonomického šetření vrátily významně k pozitivním hodnotám.

Výsledkem je „kompromis“, totiž že ve Studii jsou uvedeny výsledky všech tří výpočtů – tedy podle smluvní metodiky, podle (podivuhodné) rezortní metodiky a podle podstatně modernější metodiky CE Delft. Tento „kompromis“ samozřejmě povede spíše ke zmatení čtenářů... Podle mého názoru ale z toho plyne zejména nutnost onu rezortní metodiku přepracovat, protože některé pasáže jsou prostě neudržitelné. A ostatně - proč právě CE Delft, a nikoli nějaká jiná metodika, či aplikace „polské“ metody, tedy zprůměrování více metodik a výzkumů?

### Ekosystémové služby

Také zde proběhly zajímavé metodologické pŕtky. Je všeobecně traktovanou „pravdou“, že ta prožluklá betonová koryta škodí přírodě. Co na tom, že se o žádná betonová koryta nejedná, že... Podstatnější ovšem je, že na hodnocení vlivu různých krajinných prvků a biotopů existuje v ČR zatím jediná metodika, a to autorů Seják, Dejmal a kol. z roku 2013. A světe, div se: při využití této a souvisejících metodik je **pozitivní bilance tzv. ekosystémových služeb vodního koridoru přes 51 mld. Kč za jeden každý rok**. Takže jen ekosystémové služby by zaplatily celý vodní koridor za cca 12 let! To se ale veřejnost nedozví – a do socio-ekonomických výpočtů se to také nemohlo zahrnout, jen tak jemně do textové části...

### Prezentace výsledků

Již jen z těchto dílčích patálií je patrné, že zpracovatelé se museli vypořádat s řadou nástrah a složitostí, které nejsou příliš obvyklé. Nicméně je z velké části zvládli a Studie je víceméně hotová. Samozřejmě, nyní nastane další kolo tvořivosti v rámci připomínek z Monitorovacího výboru a především v rámci mezirezortního připomínkového řízení. Zde se jistě opět naplno probudí „tvořivost“ netvořivých.

Právě proto byla v posledních měsících ve vzduchu vážná otázka: Kdo a jak bude výsledky prezentovat a interpretovat? Doznávám, že jsem pocítoval jisté obavy. Také počátky zveřejňování výsledků se zdály tyto obavy potvrzovat. Veřejnost byla ohromena výší investičních nákladů, aniž by se ale dozvěděla takové „drobnosti“, jako jsou míra efektivnosti, výstavba po etapách, dosažitelná míra evropského spolufinancování vodních cest (až 85%), nebo další mimodopravní efekty projektu.

Nakonec ale finální výsledky logicky prezentoval zadavatel, tedy ministerstvo dopravy. A dlužno konstatovat, že oficiální prezentace byla povytce komplexní a korektní. Za to budiž dík. Pozornost, kterou věnoval i pan ministr Ťok osobně, vnesla do věci potřebnou vážnost a klid.

Stejně tak je hoden obdivu zástupce zpracovatelů pan Ing. Martin Pavel, který při své televizní premiéře dokázal věcně a srozumitelně zodpovědět prakticky všechny dotazy. To, že někteří novináři a další „znalci“ se přesto zatím nedokázali oprostít zažitých klíšé, zřejmě patří k věci.

### VÍCEMÉNĚ HOTOVO – A CO DÁL?

Že se podařilo dosáhnout zpracování Studie proveditel-

nosti, že její výsledky jsou seriózní a kladné, že se vodní koridor Dunaj-Odra-Labe stal díky tomu reálnou představou - tím nic nekončí, ale vlastně teprve začíná. Bude totiž potřeba velmi mnoho práce, aby se doopravdy začaly jednotlivé funkční úseky této dopravní (a vodohospodářské) sítě budovat. Tady je namístě zopakovat titulky článku Ludvíka Vaculíka, kterým se v revolučním roce 1968 tázal tzv. reformních komunistů: „**Tak vážně, co doopravdy?**“

Některé kruhy totiž naznačují, že vše skončí (doufejme kladným) projednáním ve vládě někdy na jaře roku 2019, a snad tedy i zahrnutím vodního koridoru do Politiky územního rozvoje ČR a navazujících Zásad územního rozvoje jednotlivých krajů – a to vše v lepším případě.

### Základní scénář

Odvážnější jedinci (a také zpracovatelé Studie) popisují návazný scénář, který by měl vést k zahájení výstavby v roce 2030. Mínil se tím zahájení dalších procedur, jako je strategické hodnocení vlivu projektu na životní prostředí (SEA), následné zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí u jednotlivých úseků (a jejich hodnocení EIA) atd. Paralelně pak by měla probíhat soustava mezistátních a mezinárodních jednání na bilaterální úrovni, potažmo v rámci regionálních uskupení (Visegrádská 4, případně V4+2, Slavkovský formát, Trojmoří apod.), ve kterých je nutné nejen získat podporu maxima států, ale také sjednat potřebné mezistátní smlouvy a systém koordinace přeshraniční výstavby.

Velmi podstatná budou jednání na úrovni EU. Zde půjde především o zpětné zařazení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe (**kde si ČR v letech 2011-2013 ukvapeně „vymohla“ jeho vyřazení**) a „panenské“ zařazení Oderské vodní cesty do systému transevropské dopravní sítě (TEN-T). **To je totiž klíčová podmínka evropského spolufinancování, které může u vodních cest a železnic dosahovat až 85%. Dobře si to uvědomují například slovenští kolegové, kteří ve stejném období, kdy my jsme vyřazovali náš vodní koridor z TEN-T, dosáhli zahrnutí Vážské vodní cesty tamtéž.** Ostatně – i polští kolegové v té době usilovali o zahrnutí Odry, ale nenašli mezinárodní podporu, například ani u ČR, a to pod velmi lacinými zámkami. Ó, bohové, ó, prostoto...

Pokud již hovoříme o možné míře evropského spolufinancování, to je námět pro další větev „evropského“ vyjednávání. Připomeňme, že například finanční nástroj CEF (Connecting Europe Facility) v končícím programovacím období poskytoval pro dálnice do 30% spolufinancování, ale pro železnice a vodní cesty do 85%. Úkolem našich vyjednávačů tedy musí být dosažení podobných hodnot i pro futuro. A i zde je samozřejmě namístě koordinace úsilí s dalšími státy – navíc je to velmi aktuální právě teď!

### Doplňující scénář

Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe není monolitním projektem, jak někteří tvrdí a snaží se tím podsouvat představu, že dokud nebude hotov celek, není hotovo nic. Právý opak je ovšem pravdou. **Vždyť konec konců i třeba Labská vodní cesta je „jen“ úsekem nedokončeného D-O-L, a kdyby byla v dobrém stavu (tedy včetně chybějících plavebních stupňů), velmi dobře by nám sloužila. Tím mířím k tomu, že bychom vedle posuzování „celku“ měli paralelně s velkou intenzitou připravovat účelné etapy, které jsou realizovatelné a přinesou bezprostřední užitek.**

Námítka, že bez environmetálního posouzení celku (ekonomické posouzení již zaplaťpánbůh je) nelze dílčí etapy připravovat, je vpravdě irelevantní. Vždyť například u vysokorychlostních tratí (VRT) se tento postup aplikuje.

Představa, že dokud neposoudíme celou síť veškerých potenciálních VRT, nemůžeme postavit ani tratě Praha-Brno, nebo Praha-Drážďany, případně každému pochopitelně hloupá. Stejně tak abstrakce, jak by to vypadalo, kdybychom nestavěli dálnice již od 30. let 20. století, a začínali dnes s „čistým stolem“. Ano, začali bychom Studií proveditelnosti celé budoucí dálniční sítě, následně hodnocením SEA celé sítě atd. atd. - aniž bychom paralelně připravovali a realizovali alespoň třeba trasu Praha-Brno. Přitažené za vlasy? Souhlasím.

Ve vodocestné oblasti by se kombinovaný scénář měl týkat hlavně časového předsazení základních napojení našeho území na hlavní dostupné evropské vodní cesty, tedy na Dunaj a Odru (u Labe předpokládám, že se snad k těm potřebným plavebním stupňům nějak dopachtíme).

Zatímco u napojení na Dunaj bude výběr varianty asi bohužel ještě chvíli trvat, u Odry je víceméně jasno. Protože navíc jsou v současnosti v Polsku stran vodocestných projektů velká očekávání, měli bychom se neprodleně spolu s polskými kolegy pustit do jakési „nulté“ etapy, totiž prodloužení Oderské vodní cesty do Ostravy. Čekání na celková rozhodnutí se může, jak víme, velmi vléci, a mezitím nám ujede vlak (tedy uplave loď, uletí včely etc.).

Ostatně, tento doplňující, paralelní scénář opakovaně požadují sociální partneři při zasedání Tripartity, tedy Rady hospodářské a sociální dohody. Cituji ze zasedání 12. 9. 2016: **„Plenární schůze Rady hospodářské a sociální dohody ČR bere na vědomí předložený materiál a (...)žádá vládu o aktivizaci kroků vedoucích ke splavnění Odry od státní hranice do Ostravy.“** Ovšem – nestalo se nic. Aktuálně je tu opakovaně požadavek z 19. 11. 2018, který zní: **„Plenární schůze Rady hospodářské a sociální dohody ČR bere na vědomí předložený materiál. Sociální partneři (...) žádají vládu o projednání možnosti splavnění řeky Odry v úseku Ostrava - Kožle s polskou stranou.“**

Tentokrát si věci již povšiml premiér (a sám se ujal iniciativy), takže si můžeme dělat naději, že iniciativní budou i příslušní členové vlády a jejich spolupracovníci. Jedním z cílů by mělo být, aby projekt prodloužení Oderské vodní cesty byl hotov do roku 2030, což by umožnilo již teď jej zařadit do **Strategického investičního programu**, který připravuje ministerstvo pro místní rozvoj v souladu s programovým prohlášením vlády. Strategický investiční program se „sytí“ projekty podle návrhů jednotlivých rezortů, časově je ohraničen právě rokem 2030... Hic Rhodus, hic salta!

### Oba scénáře a ještě něco navíc

**Je doufám srozumitelné, že je nutné a účelné dělat obojí, tedy ony „celosíťové“ kroky, ale paralelně i ony startovací, kdy vznikne něco rozumného hned teď.**

**A všeobecně platí, že mezinárodní i vnitrostátní aktivity budou muset nabrat o něco vyšší tempo, než jaké jsme pozorovali doposud. K tomu by se mohly, a asi měly, přidružit i další kroky, jako je například speciální zákon („lex D-O-L“), posílená investorská struktura apod.** Investorský orgán by dokonce mohl vzniknout na mezinárodní bázi, jako je tomu v případě úspěšného splavnění a provozování vodní cesty na Moselle. Základem tu byla tzv. Moselská smlouva mezi Německem, Francií a Lucemburskem (Moselvertrag), v jejímž rámci bylo mimo jiné dohodnuto ustavení společného investora, což se i stalo. Věci to velmi dobře posloužilo, a slouží dodnes.

Námětů, jak postupnou realizaci vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe urychlit a zrealizovat, se jistě nalezne řada. Za sebe nabízím v tomto směru veškerou podporu.





## Záznam

ze zasedání 146. Plenární schůze Rady hospodářské a sociální dohody ČR,  
konané dne 19. listopadu 2018 na Úřadu vlády

### **Bod 1.3** Aktuální problémy v oblasti vodního hospodářství včetně stavu a dalšího rozvoje vodní dopravy

Náměstek ministra dopravy komentoval část materiálu věnující se dalšímu rozvoji vodní dopravy s tím, že stěžejním opatřením v této oblasti je výstavba plavebního stupně Děčín, na němž však nebylo dosaženo shody mezi ministerstvy dopravy a životního prostředí. Vláda svým usnesením rozhodla o prioritě veřejného zájmu na výstavbě s tím, že resort životního prostředí měl připravit návrh kompenzačních opatření. Aktuální stanovisko však hovoří o tom, že kompenzační opatření nelze stanovit.

Místopředseda vlády a ministr životního prostředí zdůraznil, že problém není vzhledem k zařazení dotčeného území mezi evropsky významné lokality jen na straně ČR. O nemožnosti stanovení kompenzačních opatření přitom vypovídají posudky prestižních vysokých škol. Řešení tak lze v současné době hledat v kompenzacích na mezistátní úrovni nebo ve vyřazení dotčeného území ze seznamu evropsky významných lokalit, což však představuje precedenční rozhodnutí na evropské úrovni.

Představitel Odborového svazu dopravy upozornil, že výstavba plavebního stupně Děčín by kromě zajištění vodní dopravy a přístupu ČR k moři přispěla i k zadržování vody v krajině. V případě, že převáží stanovisko o nemožnosti výstavby, musí být připraven útlumový program včetně sociálního programu v období k programům v jiných omezovaných odvětvích.

Zástupce ČMKOS připomněl možnost otevření přístupu k Baltskému moři oderskou cestou spočívající v propojení splavné části řeky Odry na polské straně s přístavem v Ostravě splavněním úseku Ostrava - Kožle, jak sociální partneři navrhovali již v roce 2016. Toto řešení nepředstavuje rizika jako u plavebního stupně Děčín a má podporu i místních samospráv.

Představitel ASO ČR v této souvislosti zmínil i podporu deklarovanou polským prezidentem.

V návaznosti na zmíněné usnesení vlády požádal zástupce SP ČR o upřednostnění vodní dopravy před ochranou přírody a o stanovení konkrétních termínů realizace tohoto usnesení.

Místopředseda vlády a ministr životního prostředí zopakoval, že vzhledem k posudkům o nemožnosti stanovení kompenzačních opatření nelze přijmout jiné rozhodnutí. Stanovisko Ministerstva životního prostředí musí vycházet z předložených posudků a evropské legislativy, jinak by se vystavovalo riziku postihu.

Představitel HK ČR doporučil s ohledem na nízkou míru objektivit zpracovaných posudků, aby Ministerstvo životního prostředí přezkoumalo přijaté závěry. Toto stanovisko podpořili i zástupci SP ČR.

Místopředseda vlády a ministr životního prostředí upozornil, že vzhledem k možné podjatosti byly zpracovány posudky dva, oba přitom vedly ke stejnému závěru. Dále je třeba postupovat v intencích správního řádu, není možné, aby resort životního prostředí vystupoval v zájmu jiných resortů.

Náměstek ministra dopravy zdůraznil, že ze strany Ministerstva dopravy je současná situace analyzována a jsou diskutovány možnosti dalšího postupu. Na základě návrhu sociálních partnerů bude diskuse o vývoji situace pokračovat na příští plenární schůzi.

Předsedající uvedl, že problematika plavebního stupně Děčín nebyla vyřešena v průběhu uplynulých desetiletí a nelze proto očekávat její okamžité řešení. Požádal přitom o předložení dostupných podkladů tak, aby situace mohla být projednána i při jednáních na úrovni EU, a to včetně jednání s polskou stranou o splavnění řeky Odry.

### Závěr:

Plenární schůze Rady hospodářské a sociální dohody ČR bere na vědomí předložený materiál.

#### Sociální partneři:

- upozorňují na platné usnesení vlády upřednostňující veřejný zájem na zachování vodní dopravy na Labi;
- žádají vládu, aby přijala jasné kroky, jak urychlit výstavbu plavebních stupňů Děčín a Přelouč;
- žádají vládu o projednání možnosti splavnění řeky Odry v úseku Ostrava - Kožle s polskou stranou;
- požadují předložení zprávy o aktuálním stavu přípravy výstavby plavebního stupně Děčín na příští plenární schůzi RHSD ČR dne 14. ledna 2019.

Zpracoval:  
Mgr. David Kadečka  
výkonný sekretář  
RHSD ČR

Ing. Andrej Babiš  
předseda vlády ČR  
a předseda RHSD ČR

# STUDIE PROVEDITELNOSTI VODNÍHO KORIDORU DUNAJ-ODRA-LABE

V této kapitole předkládáme našim čtenářům výtah ze studie proveditelnosti. Vzhledem k rozsahu studie, která má téměř 5000 stran si dovoluujeme uveřejnit jenom některé části. Pro výtah byla využita pracovní verze studie z listopadu 2018.

Základní teze studie proveditelnosti:

## DOPRAVA

Studie prokázala ekonomickou efektivnost nákladní vodní dopravy v ose Dunaj-Odra-Labe. Na Dunaji, Odře i Labi se realizuje řada projektů ke zlepšení plavebních podmínek, propojením těchto řek dojde k odlehčení především silniční dopravy v této ose. V oblasti dopravy hrálo významnou roli ocenění externalit, které budou v případě realizace vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe významně sníženy. Všechny větve vodního koridoru D-O-L budou dle dopravních modelů rovnoměrně dopravně zatížené okolo 35 milionů tun ročně.

## VODOHOSPODÁŘSTVÍ

Vodní koridor D-O-L je navržen jako vodohospodářsky soběstačný. Jedná se v podstatě o soustavu rybníků propojených plavebními komorami a přečerpávacími stanicemi, kdy samotné těleso vodní cesty bude sloužit jako velká zásobárna vody. Voda, která se proplaví komorami se bude přečerpávat zpátky, aby nedocházelo ke ztrátám. Kanálové úseky mohou být těsněné, aby nebyly negativně ovlivněny podzemní vody, naopak dle potřeby může být voda doplňována do okolních toků. Vodní koridor má umožnit převádění vody mezi povodími a čerpání vody z Dunaje.

## ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Otázkou životního prostředí se studie zabývala na více než 1400 stranách – důkladně bylo zváženo trasování, technické řešení i opatření, aby byl minimalizován vliv na životního prostředí. Celková bilance realizace vodního biokoridoru je velmi pozitivní, protože vzniknou desítky kilometrů přírodě blízkého vodního prostředí – dlouhých rybníků s přírodě blízkými břehovými liniemi s tůňkami, mokřady a příbřežní mělkou zónou, které budou mít ekologicky pozitivní efekt zejména v zemědělsky intenzivně využívané krajině nebo při průchodu dnes tvrdě regulovanými toky. Vodní koridor D-O-L se nyní ve velké míře vyhýbá ekologicky cenným územím jako je CHKO Litovelské Pomoraví nebo Poodří. Hydrogeologii se věnovala celá kapitola. Zkrátka věříme, že studie prokázala, že lze projektovat vodní cesty moderně -

- ŽÁDNÁ BETONOVÁ KORYTA!

**FINÁLNÍ VERZE STUDIE PROVEDITELNOSTI  
BUDE ZVEŘEJNĚNA NA WEBOVÝCH STRÁNKÁCH  
[www.d-o-l.cz](http://www.d-o-l.cz)**

**A. PROVĚŘENÍ A POSOUZENÍ ALTERNATIV DOSAŽENÍ  
CÍLŮ DOPRAVNÍ POLITIKY**

**STUDIE PROVEDITELNOSTI VODNÍHO KORIDORU  
DUNAJ – ODRA - LABE**

STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE:  
Studie proveditelnosti

DATUM:  
05/2018



ČESKÁ REPUBLIKA  
MINISTERSTVO DOPRAVY



Sdružení D-O-L  
Ušlechť Praha  
Táborská 31, Praha 4  
www.sweco.cz  
ČÍSLO ZAKÁZKY: 1141960200  
ARCHIVNÍ ČÍSLO



**B.1 ROZBOR ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE**

**STUDIE PROVEDITELNOSTI VODNÍHO KORIDORU  
DUNAJ – ODRA - LABE**

STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE:  
Studie proveditelnosti

DATUM:  
05/2018



ČESKÁ REPUBLIKA  
MINISTERSTVO DOPRAVY



Sdružení D-O-L  
Ušlechť Praha  
Táborská 31, Praha 4  
www.sweco.cz



B.2 Vodní hospodářství  
B.6 Rozbor energetického potenciálu  
B.7 Rozbor provozních hladin

**STUDIE PROVEDITELNOSTI VODNÍHO KORIDORU  
DUNAJ – ODRA - LABE**

STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE:  
Studie proveditelnosti

DATUM:  
05/2018



ČESKÁ REPUBLIKA  
MINISTERSTVO DOPRAVY



Sdružení D-O-L  
Ušlechť Praha  
Táborská 31, Praha 4  
www.sweco.cz  
ČÍSLO ZAKÁZKY: 1141960200  
ARCHIVNÍ ČÍSLO



**B.3 HYDROGEOLOGICKÉ POSOUZENÍ**

**STUDIE PROVEDITELNOSTI  
VODNÍHO KORIDORU DUNAJ – ODRA - LABE**

STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE:  
Studie proveditelnosti

DATUM:  
05/2018



ČESKÁ REPUBLIKA  
MINISTERSTVO DOPRAVY



Sdružení D-O-L  
Ušlechť Praha  
Táborská 31, Praha 4  
www.sweco.cz  
ČÍSLO ZAKÁZKY: 1141960200  
ARCHIVNÍ ČÍSLO



## B.4 ROZBOR NAKLÁDÁNÍ S HNOTAMI

### STUDIE PROVEDITELNOSTI VODNÍHO KORIDORU DUNAJ – ODRA - LABE

STUPĚŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE  
Studie proveditelnosti

DATUM  
05/2018



ČESKÁ REPUBLIKA  
MINISTERSTVO DOPRAVY



Sdružení D-O-L  
Ustředí Praha  
Táborská 31, Praha 4  
www.sweco.cz  
ČÍSLO ZAKÁZKY: 1141960200  
ARCHIVNÍ ČÍSLO: xxxxxxxx



## B.5 DOPAD NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

### STUDIE PROVEDITELNOSTI VODNÍHO KORIDORU DUNAJ – ODRA - LABE

STUPĚŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE  
Studie proveditelnosti

DATUM  
5/2018



ČESKÁ REPUBLIKA  
MINISTERSTVO DOPRAVY



Sdružení D-O-L  
Ustředí Praha  
Táborská 31, Praha 4  
www.sweco.cz  
ČÍSLO ZAKÁZKY: 1141960200  
ARCHIVNÍ ČÍSLO: xxxxxxxx



## C. MAPOVÉ DÍLO

### STUDIE PROVEDITELNOSTI VODNÍHO KORIDORU DUNAJ – ODRA - LABE

STUPĚŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE  
Studie proveditelnosti

DATUM  
05/2018



ČESKÁ REPUBLIKA  
MINISTERSTVO DOPRAVY



Sdružení D-O-L  
Ustředí Praha  
Táborská 31, Praha 4  
www.sweco.cz  
ČÍSLO ZAKÁZKY: 1141960200  
ARCHIVNÍ ČÍSLO: xxxxxxxx



## D. MARKETINGOVÁ ČÁST – STÁVAJÍCÍ A VÝHLEDOVÉ PŘEPRAVNÍ PROUDY, OSTATNÍ FUNKCE VODNÍHO KORIDORU

### STUDIE PROVEDITELNOSTI VODNÍHO KORIDORU DUNAJ – ODRA – LABE

STUPĚŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE  
Studie proveditelnosti

DATUM  
05/2018



ČESKÁ REPUBLIKA  
MINISTERSTVO DOPRAVY



Sdružení D-O-L  
Ustředí Praha  
Táborská 31, Praha 4  
www.sweco.cz  
ČÍSLO ZAKÁZKY: 1141960200  
ARCHIVNÍ ČÍSLO: xxxxxxxx



## E. EKONOMICKÁ ANALÝZA

Studie proveditelnosti vodního koridoru  
Dunaj – Odra - Labe

Stupeň projektové dokumentace  
Studie proveditelnosti

Datum  
05/2018



Česká republika  
Ministerstvo dopravy



Sdružení D-O-L  
Táborská 31, Praha 4  
www.sweco.cz  
Číslo zakázky: 1141960200  
ARCHIVNÍ ČÍSLO



## F. ANALÝZA RIZIK

STUDIE PROVEDITELNOSTI VODNÍHO KORIDORU  
DUNAJ – ODRA - LABE

STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE  
Studie proveditelnosti

DATUM  
05/2018



ČESKÁ REPUBLIKA  
MINISTERSTVO DOPRAVY



Sdružení D-O-L  
Táborská 31, Praha 4  
www.sweco.cz  
ČÍSLO ZAKÁZKY: 1141960200  
ARCHIVNÍ ČÍSLO



## G. ZÁVĚREČNÁ ČÁST – SHRNUTÍ VÝSLEDKŮ A DEFINICE DALŠÍHO POSTUPU

STUDIE PROVEDITELNOSTI VODNÍHO KORIDORU  
DUNAJ – ODRA - LABE

STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE  
Studie proveditelnosti

DATUM  
05/2018



ČESKÁ REPUBLIKA  
MINISTERSTVO DOPRAVY



Sdružení D-O-L  
Táborská 31, Praha 4  
www.sweco.cz  
ČÍSLO ZAKÁZKY: 1141960200  
ARCHIVNÍ ČÍSLO



## 8 HODNOCENÍ VLIVU PROJEKTU NA DOPRAVU

### 8.1 OBECNÉ PRINCIPY

Hodnocení vlivu projektu na dopravu, v zahraničních zdrojích nazývané TIA Transportation Impact Assessment, je důležité hodnocení, které je u řady projektů v ČR opomíjeno a je zcela ve stínu hodnocení vlivu na životní prostředí EIA nebo SEIA. Přitom řada připravovaných projektů (zejména v nedopravní oblasti) generuje významné objemy dopravy jak ve fázi výstavby (doprava zaměstnanců na stavbu, doprava stavebních hmot a technologických celků, odvoz odpadu a přebytečného výkopku), tak ve fázi provozu (zaměstnanci, bydlící - dle charakteru objektu, zásobování, distribuce, návštěvníci).

U významných a rozsáhlých projektů jsou taková hodnocení vyžadována v průběhu investorské přípravy v rámci územního řízení buď orgány územního plánování, nebo odbory dopravy tak, aby negativní vlivy (výstavby, provozu) byly náležitě kompenzovány.

Typickým příkladem takových projektů jsou:

- Výstavba/dostavba jaderné elektrárny (účinky při výstavbě, zaměstnanci při výstavbě);
- Výstavba sportovní haly/stadionu (účinky při provozování akcí – příjezd/odjezd návštěvníků);
- Výstavba nákupního centra (účinky při provozu – zásobování, zaměstnanci, nakupující);
- Výstavba logistického centra, distribučního skladu (účinky při navážce a distribuci zboží, podíl zásobování železniční dopravou, doprava zaměstnanců – viz například distribuční sklad AMAZON Dobruška u Prahy

### 8.2 D-O-L A VLIV NA DOPRAVU

#### 8.2.1 FÁZE VÝSTAVBY

Průplavni spojení D-O-L je typická liniová stavba, jejíž rozhodující objemy budou zemní práce, prováděné na staveništi mimo pozemní komunikace, s přemísťováním výkopku po staveništi. Vliv na dopravu budou mít samozřejmě přeložky stávající infrastruktury, doprava hmot na staveniště (komponenty pro výrobu betonu, izolace, ocelové konstrukce, technologie) a doprava zaměstnanců na stavbu.

Detailní řešení projektů organizace výstavby bude provedeno v dalším stupni projektové dokumentace a bude kromě plánu přesunu hmot a zaměstnanců zahrnovat i návrh kompenzačních opatření (úprava průtahu/obchvatu nejvíce dotčených obcí, přestavba křižovatky, přechody pro chodce, stezky a chodníky).

#### 8.2.2 FÁZE ZPROVOZNĚNÍ

Hlavním cílem výstavby chybějícího průplavního spojení mezi povodími Dunaje, Labe a Odry je převést významné objemy nákladní dopravy ze silniční a železniční dopravy na dopravu vodní, respektive kombinovanou. V části D v Dopravním modelu bylo vyčísleno, kolik milionů tun ročně a kolik milionů tunokilometrů ročně ubude na silniční/dálniční síti a dtto i na železniční síti střední Evropy od Francie po Polsko a od Německa po Rumunsko.

Tyto objemy sníží dopravní zatížení silnic a železnic, omezí nutnost výstavby dodatečných kapacit nebo rozsah kongescí na silniční a železniční síti.

V neposlední řadě významně sníží objem a následky dopravních nehod, neboť nehodovost a následky na zdraví a životech je u vodní dopravy vzhledem k přepravovaným objemům zanedbatelná.

Veškerá čísla jsou k dispozici u dopravního modelu, a to pro všechny posuzované varianty a stavy bez projektu/s projektem pro hodnocené období 2030 – 2079. Ekonomické přínosy včetně úspor v nehodovosti jsou v části E.

**Celkový vliv na zatížení ovlivněných sítí bude jednoznačně pozitivní, celkový pokles zátěže silnic a železnic!**

### 8.2.3 INDUKOVANÉ VLIVY NA ÚZEMÍ

Jestliže je cílem průplavního spojení posílit roli vnitrozemské vodní dopravy respektive dopravy multimodální, je třeba vzít na vědomí, že zatímco celkově významně poklesnou objemy nákladní dopravy na silnici a železnici v celém ovlivněném území, dojde logicky ke zvýšení objemů dopravy jak ve stávajících přístavech a přístavištích, tak samozřejmě v přístavech a přístavištích budovaných na trase D-O-L. Zatímco v přístavech typu Hamburg, Bremen a Štětín se zvýší výkon a zvětší překládka ve prospěch vnitrozemské vodní dopravy na úkor silniční a železniční, lze očekávat vyšší objemy dopravy u všech vnitrozemských přístavů dle vazby na infrastrukturu a vzdálenost k výrobnímu/distribučnímu skladu.

Z hlediska zvýšení atraktivity území pro návštěvníky a rekreanty lze očekávat vyšší počet osobních automobilů, autobusů a cyklistů tak, jak je tomu podél turisticky atraktivních toků (Vltava, Labe, Baťův kanál).

Podrobné dopravní studie budou zpracovány až v souvislosti s územními řízeními na jednotlivé úseky D-O-L a na jednotlivé přístavy a návštěvnická centra.

## 9 ZÁVĚRY

Je nepochybné, že vybudování vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, nebo jeho významných konektivních úseků, promluví podstatným způsobem do možnosti vodní dopravy jak v rámci střední Evropy, tak i **do zboží proudů** v celé Evropě, a do jisté míry přispěje k přesměrování některých komodit a proudů i v globálním měřítku. Stejně tak vybudováním vodního koridoru se přispěje k omezení **produkce skleníkových plynů**, což se pravděpodobně ještě posílí inovacemi, jakož i kvalitou vodní cesty

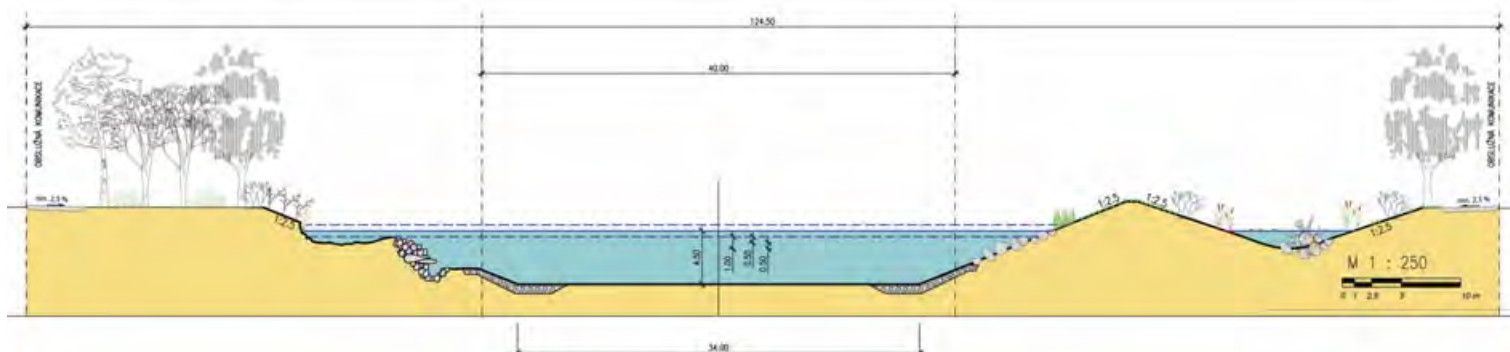
Zvýšené využití vodní dopravy pro přepravu nákladů znamená snížení měrné spotřeby energie na jednotku výkonu. Současně platí, že vodní doprava má i řadu dalších **předností z hlediska vlivů na životní prostředí**, zejména v oblasti emitované **hlučnosti, nehodovosti**, a také poměrně opomíjené skutečnosti velmi **malého vlivu na znečištění vod**, a to jak povrchových, tak podzemních, jakkoli to zní paradoxně.

Vodní koridor D-O-L má kromě funkce dopravní a souvisejících ekonomicko-ekologických efektů ještě řadu dalších účinků, souvisejících s podporou ekonomiky, rekreace, hospodaření s vodou, zábraně či snížení účinků povodní, podporou závlahových systémů a možností značného přesunu vody z povodí do povodí, takže se jedná o dílo s řadou doprovodných významných účinků, které jsou shrnuty v kapitole D.

Z hlediska nepříznivých vlivů **výstavby** vodního koridoru je nutné vypracovat projekty tak, aby byly takové vlivy v maximální míře eliminovány (viz kap. B5) ve spolupráci s odborníky na tuto problematiku.

Prosazení vodního koridoru do sítě TEN-T by v případě, že se prokáže jeho proveditelnost ve všech souvislostech, usnadnilo jeho **financování**, a současně by přispělo k naplnění cílů, které definovaly podkladové studie při formulování současně platného NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě. Zde je míněn záměr na **obsluhu rozhodujících evropských aglomerací ve všech třech terestrických dopravních módech**, totiž silniční dopravou (zde se míní dálnice), železniční dopravou a samozřejmě i vodní dopravou.

### Příklad přírodě blízkého řešení břehů vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe



Obrázek 47 EU – TEN – T 2020 – hlavní dopravní centra



Zdroj: EU TENtec

Aglomerace, které doporučovala podkladová studie k trimodální obsluze, byly charakterizovány takto:

- hlavní města členských států;
- aglomerace s více než 1 milionem obyvatel;
- přístavy (nejsou-li již v předešlých bodech) s roční kapacitou přes 1 % celkového objemu přeprav v EU;
- největší přístav pro každý NUTS 1 s přístupem k moři;
- přeshraniční projekty, zejména pro země bez přístupu k moři.

Na našem území byly zahrnuty dvě aglomerace, a to **pražská aglomerace** a oblast **horního Slezska** s více než 5 miliony obyvatel. Znamená to významný argument pro výstavbu na labsko-vltavské vodní cestě (která je součástí TEN-T), ale i na Oděské vodní cestě, včetně (a zřejmě především) jejího napojení na Ostravsko. Z hlediska výsledků studie proveditelnosti nelze přehlédnout samozřejmě ani **napojení na Dunaj**, které má velký vliv na výše uvedené přesměrování zboží proudů. Ostatně právě baltsko-jaderský koridor je v podkladových studiích chápán jako jedna ze základních částí základní sítě a současně jeden z deseti koridorů hlavní sítě navrhovaných v rámci finančního nástroje CEF.

**Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe je projektem evropského významu, který s ohledem na geografii střední Evropy nemá alternativu.**

**Je projektem multifunkčním, plnícím řady funkcí, tedy nejen dopravní.**



Celý vodní koridor má povahu definované sítě (podobně jako u sítě dálnic, nebo vysokorychlostních železnic), a lze jej budovat po jednotlivých úsecích a etapách. S ohledem na převažující tranzitní, mezinárodní dopravní význam je logické sledovat propojení minimálně 2 říčních soustav. Podrobnosti jsou uvedeny v ekonomickém hodnocení.

Současné má výstavba vodního koridoru D-O-L rozsáhlý význam ekonomický a zejména vodohospodářský – viz kapitola D.

Prohlubování období sucha, zejména v jednotlivých moravských úvalech, které se bude pravděpodobně zintenzivňovat ve vzdálenější budoucnosti, bude vyžadovat významnou akumulaci vod a zejména možnost dotování vod na závlahy v nejpostiženějších oblastech. Nelze vyloučit ani problémy při zásobování užitkovou, případně i pitnou vodou.

Vodohospodářské dílo vodního koridoru D-O-L bude mít nejen retenční, ale zejména přečerpávací kapacitu, která umožní vykrývat deficitní vodní bilance na jednotlivých větvích a celých povodích dotčených řek.

#### Posouzení alternativ dosažení cílů dopravní politiky:

V předchozích kapitolách byly shrnuty mezinárodní a národní dokumenty, které formulovaly cíle dosažení potřebné mobility formou, minimalizující negativní účinky jak z hlediska spotřeby energie, času, emisí a dalších externalit. Jednoznačným cílem je převést co největší podíl silniční nákladní dopravy na dopravu železniční a vodní. Studie proveditelnosti podrobně analyzovala veškeré příležitosti a hlediska konkurenceschopnosti, kde lze k naplnění těchto cílů přispět.

Základním hodnotícím kritériem jsou „Dopravní sektorové strategie – 2. fáze“. V těch se promítají:

- dokumenty dopravní politiky ČR;
- dokumenty evropské a mezinárodní povahy;
- platná a připravovaná legislativa EU, zejména:
  - AGR, AGC, AGTC, AGN;
  - Závazky a cíle v oblasti zvyšování bezpečnosti dopravy;
  - Závazky a cíle v oblasti snižování emisí skleníkových plynů.

Z hlediska dlouhodobé perspektivy nákladní dopravy větších objemů a na větší vzdálenosti je vodní doprava jedinou reálnou perspektivou podporující plnění stanovených cílů jak na území ČR, tak na území Evropy. Vodní koridor propojující toky Odry, Dunaje a Labe a zabezpečující v souladu s dohodou AGN homogenní plavební cestu ve třídě Vb s návazností na ostatní (upravené) vodní toky nabízí roční kapacitu na každé větvi 97,6 milionů tun nákladu ročně, což při spolupráci všech 3 větví je teoretická přepravní kapacita při rovnoměrném zatížení všech větví 146,4 milionů tun zboží/rok. To je pro představu a zjednodušení náklad pro 5 850 000 nákladních automobilů o nosnosti 25 tun, tedy 16 050 nákladních vozidel denně.

Dosažení stejných cílů (v kapacitě infrastruktury) je možné vybudováním samostatné 4 pruhové dálnice, nebo vybudováním samostatné dvoukolejné železniční trati, vyhrazené výhradně pro dálkovou nákladní dopravu. Toto zdánlivě triviální řešení má ale řadu zásadních nedostatků:

- Nezajišťuje „chybějící spojnici“ na evropských vodních cestách, takže nepřispěje rozvoji a homogenizaci evropských vodních cest podle mezinárodních dohod;
- Nepřispěje ke snížení externích nákladů dopravy, tedy snížení energetické náročnosti, snížení emisí hluku a dalších škodlivin;
- Nepřispěje ke zlepšení přepravy rozměrných a mimořádně těžkých výrobků českého strojírenství;

- Nepřispěje rozvoji rekreace a turistiky v pásu podle vodního díla;
- Nepřinese nové možnosti hospodaření s vodou, zadržení vody na území České republiky, snížení povodňových hladin a možností dotovat závlahové systémy;
- Nepřispěje stabilitě energetické soustavy, kde vodní koridor vytváří vynikající příležitost pro akumulaci elektrické energie v době špiček výroby (z obnovitelných zdrojů) jejich dotování v době spotřeby (tma, bezvětří).

Vybudování průplavní cesty provázané na 5 evropských toků (Dunaj, Odra, Labe, Rýn, Seina a další) a rozsáhlé území, produkující a spotřebovávající zboží různého charakteru má potenciál nejen v přepravě sypkých substrátů, ale zejména v prudce se rozmáhající kontejnerové dopravě (kontejnery ve 3 vrstvách), přepravě paliv a plynů, snižování energetické závislosti a rozvoji přilehlého území.

Oblast východní Evropy a celý bývalý východní blok výrazně zaostaly v rozvoji vnitrozemské vodní dopravy. Západoevropské země nejen rozvíjely vodní cesty průběžně, ale řadou investic tyto cesty modernizují, zkapacitňují, homogenizují. Modernizace a odstranění úzkých hrdel na Dunaji, Odře, Wisle a Labi, se zapojením voní cesty Váh a dalších vodních cest Polska a Balkánských zemí vytvoří dopravní systém, kde po vodní dopravě vznikne významná poptávka zejména díky nízkým relativním nákladům vodní dopravy, kapacitě, bezpečnosti a zejména ekologickým výhodám. Dlouhodobě oficiálně proklamovaná „internalizace externích nákladů“ teprve odhalí skutečné ekonomické a ekologické přednosti vodní dopravy.

Je nutno zdůraznit, že vodní doprava může být úspěšná pouze ve fungujícím multimodálním systému s perfektní logistikou. Vodní doprava vázaná na zdroje a cíle přepravy ležící přímo na břehu u přístaviště se vyvíjí dlouhou dobu.

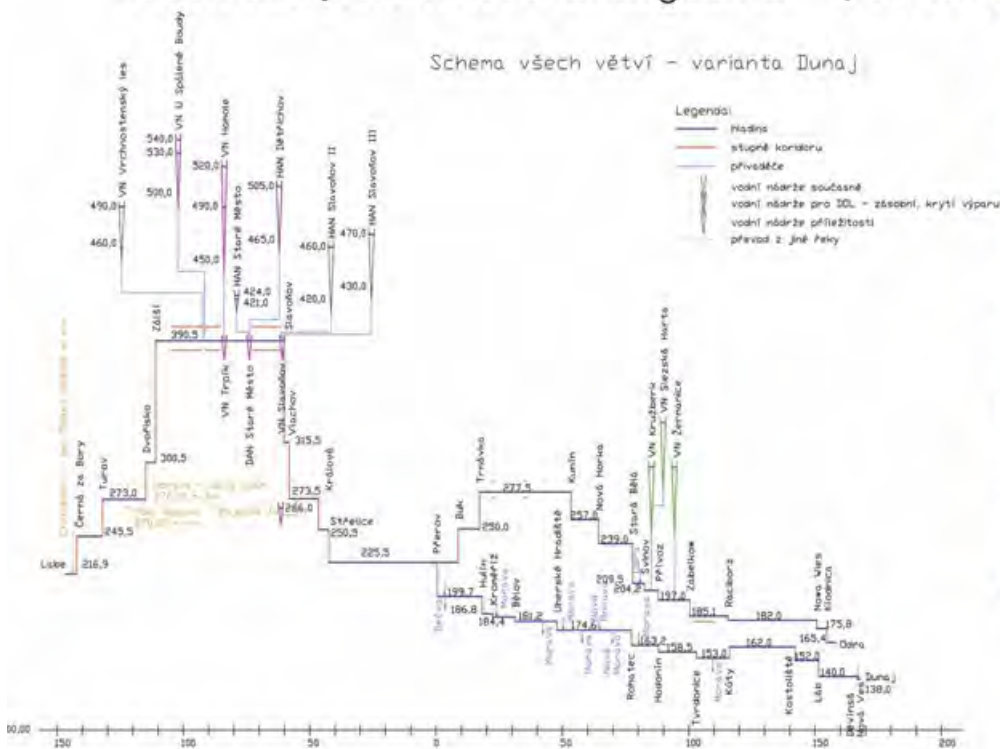
**Identifikace možných řešení**, které umožní dosažení stejných cílů různými cestami při zohlednění jednotlivých sektorových politik (národních i evropských) či jiných relevantních konceptů:

- **„Smart growth“ koncept:** Chytrý růst je teorie městského plánování a dopravní teorie, která koncentruje růst v kompaktních chůzi dosažitelných městských centrech, aby se odstranil vznik předměstských sprawlů. Myšlenka tohoto konceptu ve větších vzdálenostech spočívá v dosažení udržitelnosti, udržitelného rozvoje tak, aby byla vhodně volena poloha zaměstnání a bydlení s cílem minimalizovat potřebu přepravy, snižovat přepravní náklady chránit přírodní a kulturní hodnoty a podporovat veřejné zdraví. Tento koncept je pro řešení mezinárodního obchodu a přeprav na dlouhé vzdálenosti prakticky neaplikovatelný, ač si to zadavatel žádá zhodnotit.
- „Human – natural“ koncept; - neidentifikován aplikovatelný koncept.
- „Created capital“ koncept; - zjištěny koncepty „Kreativního kapitálu“. Koncepty Kreativního kapitálu dávají nový pohled na talent a příležitosti, na příklad větrné turbíny, půjčovny kol, omezování dopravy a snižování emisí ve městech.

**Autoři této studie jsou přesvědčeni, že odklad nebo zamítnutí plánu výstavby vodního spojení D-O-L je vážnou ztrátou příležitosti s dlouhodobě negativním dopadem, příležitosti, kdy se na podpoře díla budou podílet minimálně 2 sousední státy, finanční zdroje Evropské unie či jiné další výhodné finanční mechanismy, poskytující podporu pro financování velkých infrastrukturních projektů (EIB, EBRD, WB, (Junckerův balíček), komerční bankovní úvěry). Celkové ekonomické efekty přímé a nepřímé budou dlouhodobě pozitivní, zejména v oblasti hospodaření s vodou a oblasti energetické. Navíc je vodní dílo součástí mezinárodních úmluv České republiky v rámci předvstupních dohod do EU (AGN).**

## Vodní hospodářství a energetika – plavební zisky

Schema všech větví - varianta Dunaj



### Dunajská větev

	výroba	spotřeba
Celkem	352,15	476,44 MWh

### Oderská větev

	výroba	spotřeba
Celkem	156,64	211,92 MWh

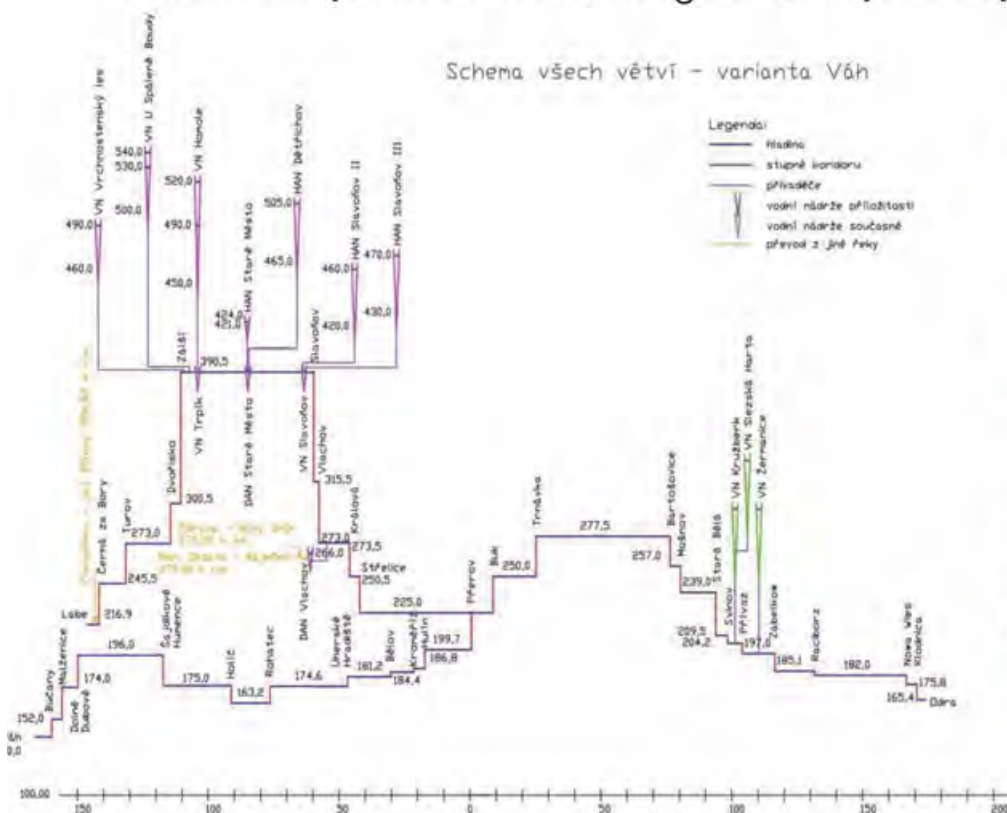
### Labská větev

	výroba	spotřeba
Celkem	1 398,96	1 892,71 MWh

Využitý objem HAN 4,17 mil m<sup>3</sup>

## Vodní hospodářství a energetika – přečerpávací vodní elektrárny

Schema všech větví - varianta Váh



### Dunajská větev

	výroba	spotřeba
Celkem	732,66	991,24 MWh

### Oderská větev

	výroba	spotřeba
Celkem	156,64	211,92 MWh

### Labská větev

	výroba	spotřeba
Celkem	5 752,87	7 783,29 MWh

Využitý objem HAN 13,41 mil m<sup>3</sup>

# Protipovodňová ochrana - příklad obchvat Kroměříže

Obchvatem řízeně až  $380 \text{ m}^3\text{s}^{-1}$

	N-leté průtoky						
	1	2	5	10	20	50	100
Bečva-Teplice	219	317	452	555	659	799	908
Bečva Dluhonice	239	337	466	564	662	792	892
Morava Olomouc	135	185	258	319	384	476	551
Morava Kroměříž	341	412,5	511,5	588,5	668	776	860
Morava nad Dřevnicí	349,1	417,8	512,2	585,5	660,2	761,4	840

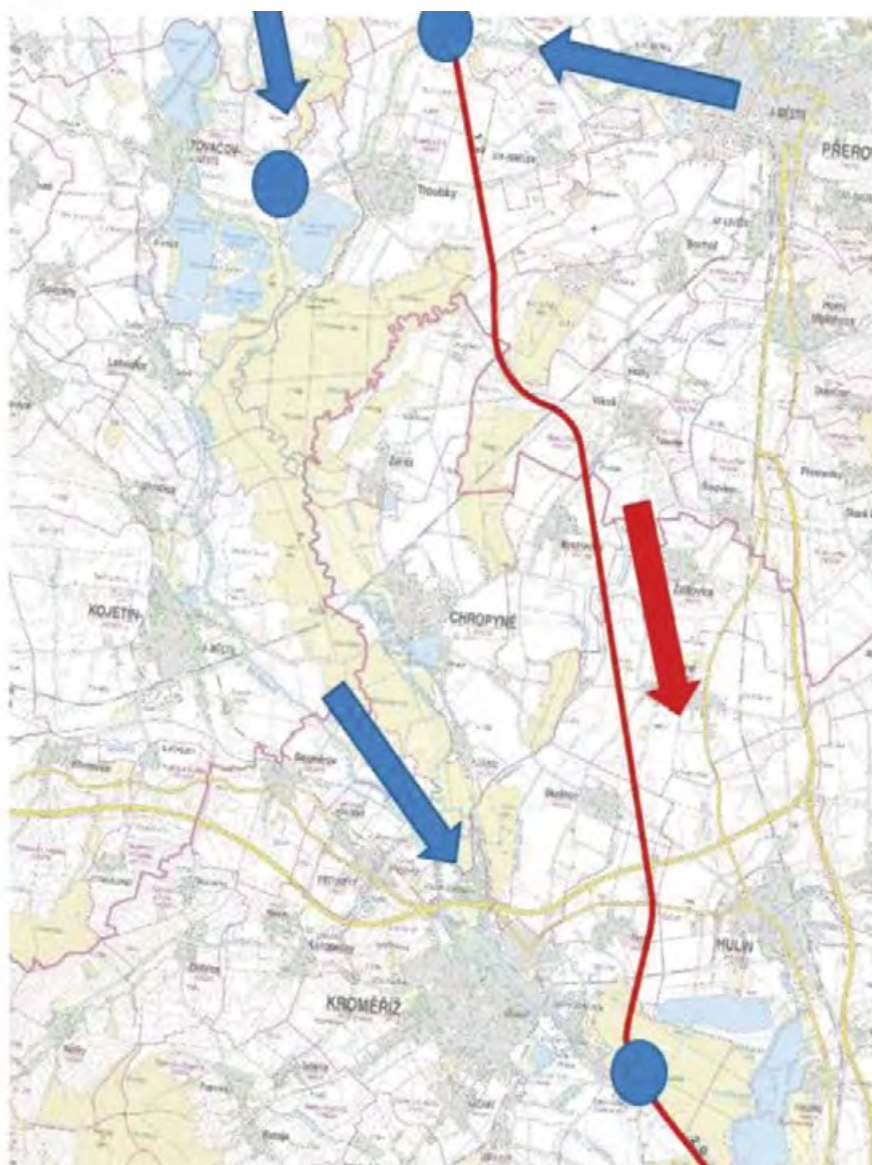
Výpočty Povodí Moravy s.p. pro AQUATIS a.s.

Možnost snížení 100 leté vody v Kroměříži na cca 10 – 20-ti letou

Snížení hladiny Q1997 v Troubkách až o 1,7 m

Snížení hladiny Q1997 v Kroměříži 0,3 – 0,5 m

Poslední centimetr



## Náklady na čerpání 1 m<sup>3</sup> vody prostřednictvím vodního koridoru D-O-L

	příkon	náklady			
		optimistické	sedlo	špička	pesimistické
	kWh	Kč	Kč	Kč	Kč
Labe - Zabeřkóv	398,8	-0,354	0,033	0,105	0,493
Labe - Hodonín	65,8	-0,335	0,005	0,017	0,358
Zabeřkóv - Labe	1022,7	-0,254	0,085	0,270	0,610
Zabeřkóv - Hodonín	93,5	-0,164	0,008	0,025	0,196
Hodonín - Zabeřkóv	513,4	-0,096	0,043	0,135	0,275
Hodonín - Labe	1109,6	-0,168	0,092	0,293	0,553



Přístup všech k dostatečnému množství pitné vody výstavbou čistíren odpadních vod, úpraven vody, protipovodňových opatření. Provádění oprav a výstavba vodních a kanalizačních systémů, úpravy vodních toků. To jsou stavby, na kterých má společnost SMP CZ značný podíl.



Rekonstrukce koruny a oprava návodního líce vodního díla Kružberk



Rekonstrukce krajních polí bezpečnost přelivu VD Nechranice



Rekonstrukce vodního díla Opatovice



Rekonstrukce vodního díla Klabava

# KAPITOLA C

## Doporučené trasování

- Dunajská větev – 167 km
  - DV\_6\_2\_upr (na Bratislavu) přes Moravu pod Hodonínem vč. obchvatu města Napajedla a Baťova kanálu
  - 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)

## Hlavní přístavy D-O-L v ČR:

Hodonín  
Otrokovice  
Staré město  
Přerov  
Olomouc  
Hranice  
Mošnov - Nová Horka  
Ostrava - Mariánské hory  
Česká Třebová  
Pardubice



## Optimalizace tras

**Napajedla – Nové směrové vedení - zabránění demolice cca 17 objektů.**



**Bertranice n. Odrou – Navržení plavebního mostu při přechodu obcí. Původně násyp a demolice cca 25 objektů.**

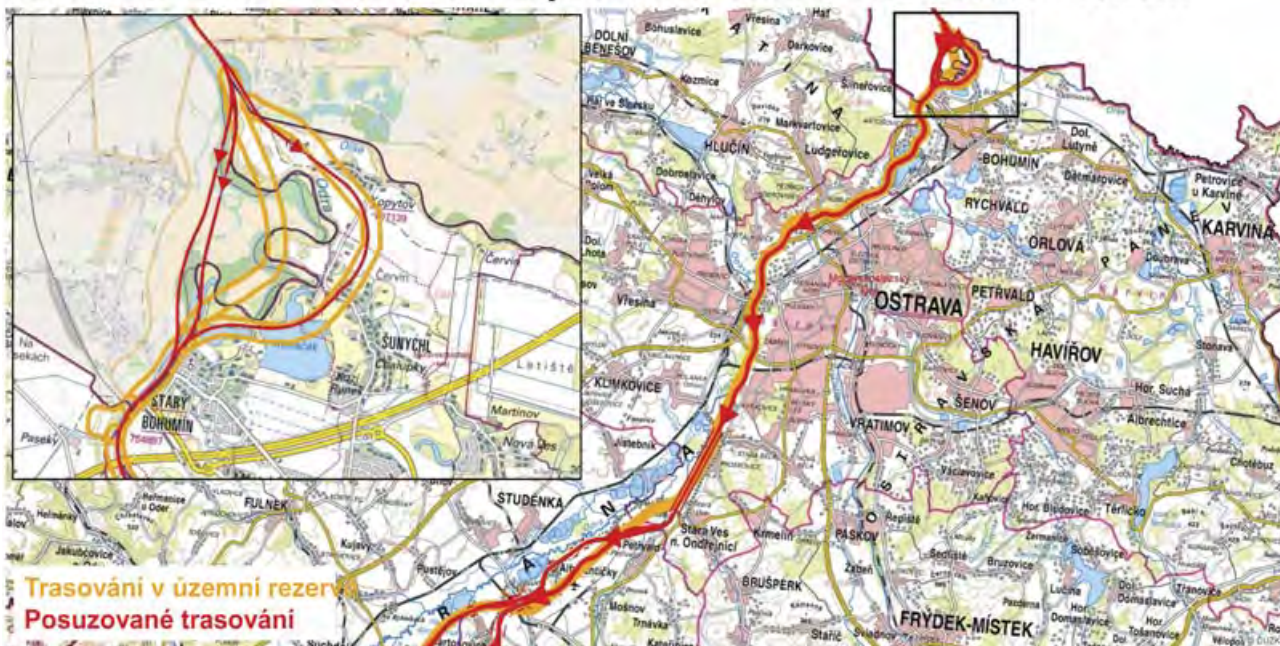


Doporučené trasování oproti současnému v územní rezervě ŽÚR znamená snížení náhradní výstavby:

D-O-L z 320 objektů na 97, tzn. z 178 bytů na 28

DO z 86 objektů na 67, tzn. z 34 bytů na 16

## Oderská větev – trasování v prostoru státní hranice s Polskem



Trasování v územní rezervě  
Posuzované trasování

## Dunajská větev – trasování v prostoru státní hranice se Slovenskem



Doporučené trasování  
Alternativní trasování

- DV\_6\_2\_upr (na Bratislavu) přes Moravu pod Hodonínem vč. obchvatu města Napajedla a Baťova kanálu

## 1 ÚVOD

Hlavní instituce a administrativní orgány v oblasti vnitrozemských vodních cest v Evropě jsou:

- Evropská Unie (1957 Římská smlouva);
- Ústřední komise pro plavbu na Rýně a Dunajská komise ustavená mezinárodní smlouvou (1868 a 1948);
- Národní vlády;
- Ekonomická komise Spojených národů pro Evropu (UNECE), jejíž rolí je harmonizace celoevropských plavebních parametrů.

Komise UNECE vydala 3. vydání revidované „Modré knihy“ v roce 2017, která vychází z platné dohody AGN a definuje „chybějící spojnice“ evropských vodních cest, stanovuje požadované minimální třídy pro stávající stav, rekonstrukci a novostavbu. Významnou chybějící spojnici je vodní cesta Dunaj – Odra – Labe v třídě Vb.

Bezpečnost přepravy nebezpečných nákladů na vnitrozemských vodních cestách upravuje evropská dohoda ADN (European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways).

Marketingová část přínosů a účinků zprovoznění vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe navazuje na cíle uvedené v části A:

- Cíle české a evropské dopravní politiky, posuzující variantní alternativy, jimiž lze dosáhnout cílů české a evropské dopravní politiky (bezpečná nízkoemisní a udržitelná doprava, která je současně dostupná a efektivní s co nejmenšími dopady na životní prostředí);
- Cíle hospodářské a kohezní politiky, hodnotící možné cesty k dosažení cíle hospodářské a kohezní politiky, tedy vyrovnanému rozvoji regionů, odstraňování regionálních hospodářských handicapů), jakož i dosažení dalších cílů v oblasti energetiky a vodohospodářství;

Marketingová část vychází z následující definice vodní cesty D-O-L:

Dohoda AGN definuje pro vodní cestu D-O-L **plavební třídu Vb**, stanovuje tak minimální požadavky na rozměry plavidla, pro které jsou na vodní cestě této kategorie podmínky pro bezpečný a plynulý provoz. Dohoda AGN je implementována do vyhlášky č. 222/1995 Sb., kde jsou taktéž definovány minimální parametry jak plavební dráhy, tak rozměry plavebních objektů. V následujících částech marketingové analýzy se vychází z předpokladu dodržení této třídy vodní cesty, a to v úsecích novostaveb. V úsecích existujících vodních cest se pro účely prvního kroku marketingové analýzy bude uvažovat s níže uvedenými parametry, odpovídajícími uvedené třídě vodní cesty (minimum dle AGN), tedy:

Tabulka 1 Základní třídy vodní cesty pro marketingovou analýzu

Větev vodního koridoru	Základní třídy vodní cesty pro marketingovou analýzu
Dunajská větev na území sousedních států (Slovensko / Rakousko)	Vb
Dunajská větev na českém území	Vb
Oderská větev na území Polska v úseku Kožle – státní hranice ČR / PL	Vb
Oderská větev na území Polska v úseku Kožle – Štětín	III. (stávající stav), Va (návrhový stav)*
Oderská větev na českém území	Vb
Labská větev v úseku Přerov – Pardubice	Vb
Labská větev v úseku Pardubice – Hamburk	IV, Vb

Zdroj: [Zadání]



*\*na základě projednání s objednatelem došlo ke změně oproti zadání, a to v souvislosti s vývojem situace v Polské republice, kde je v současné době prosazována varianta Oderské vodní cesty v třídě max. Va.*

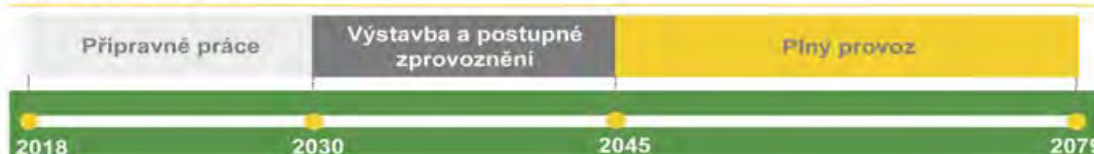
Vodní koridor D-O-L může vzhledem ke svým návrhovým parametrům, plně srovnatelným s parametry moderních vodních cest v zemích EU, převzít významnou dopravní funkci, spočívající v propojení 3 vzájemně oddělených povodí, takže významně zlepšuje síťový systém evropských vodních cest. Důležitost této „chybějící spojnice“ je měřitelná zejména objemem převezatých přepravních nároků.

Hlavním cílem marketingové analýzy je posouzení a vyhodnocení marketingového potenciálu koridoru z hlediska zdrojů a cílů nákladní, osobní a rekreační dopravy. Konkrétně bude analyzován potenciál vodního koridoru D-O-L týkající se převzetí významných dopravních funkcí již existujících moderních vodních cest v zemích EU. Výstupy z marketingové analýzy budou použity jako vstupní data a parametry sloužící jako předpoklady pro dopravní model, který bude dále vstupovat do ekonomické a finanční analýzy a analýzy rizik, části E a F.

Nedílnou součástí marketingové analýzy je zhodnocení i jiných než dopravních a rekreačních přínosů výstavby a provozu vodního díla evropského významu, ale vybudovaného převážně na území České republiky. Je to zejména zhodnocení významu energetického, vodohospodářského ve všech formách, tedy zadrženi vody v krajině, snížení rizik povodní, vyrovnávání deficitů vody v jednotlivých povodích, možností přečerpávání vody, posilování závlahových systémů a dalších ekonomických účinků ve formě rozvoje ekonomiky v ovlivněném pásu, podpora zaměstnanosti, návštěvnost území, zlepšení přepravy nadrozměrných a velmi těžkých produktů, podpora výroby a prodeje lodí všech velikostí, socioekonomické přínosy, ekologické přínosy z převodu zejména silniční dopravy na vodní cestu, zvýšení bezpečnosti dopravy, podpora výstavby přístavů, přístavních hran a návazných multimodálních terminálů, výrobních závodů nebo distribučních center, celkové zvýšení atraktivity území podél vodní cesty atd. Toto vše je popsáno v jednotlivých kapitolách části D, stručně shrnuto v kapitole 15 a následně ekonomicky zhodnoceno v části E – Ekonomická část.

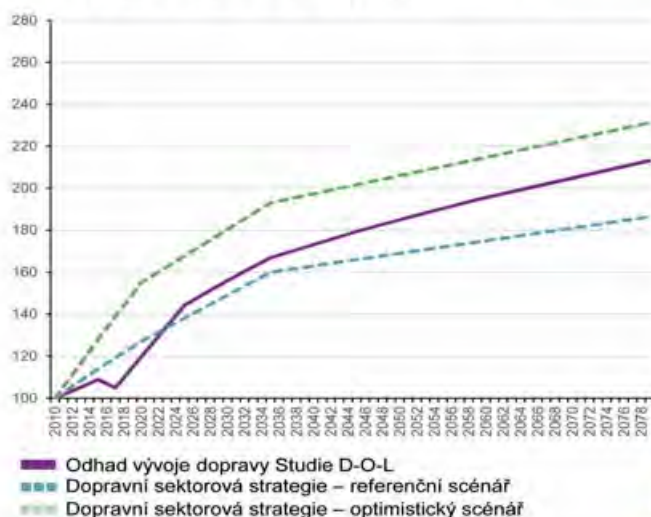
Významným nástrojem pro kvantifikaci dopravně-ekonomických účinků je dopravní model nákladní dopravy, zpracovaný pro rozsáhlé ovlivněné území kontinentální Evropy. Model je vytvořen na základě kalibrace současného stavu pro jednotlivé časové horizonty prognózy se zaměřením i na citlivostní analýzu (alternativních) parametrů vodní cesty, na vliv postupného zprovoznění jednotlivých větví a na přínosy výhledové internalizace externalit přímo do přepravních nákladů.

### Časová osa

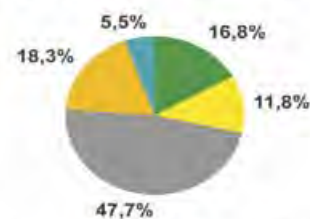


### Odhad vývoje dopravy v ČR

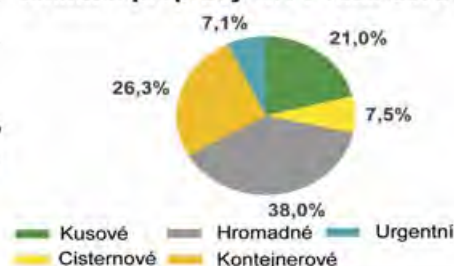
Bazický index růstu přepravy (2010=100)

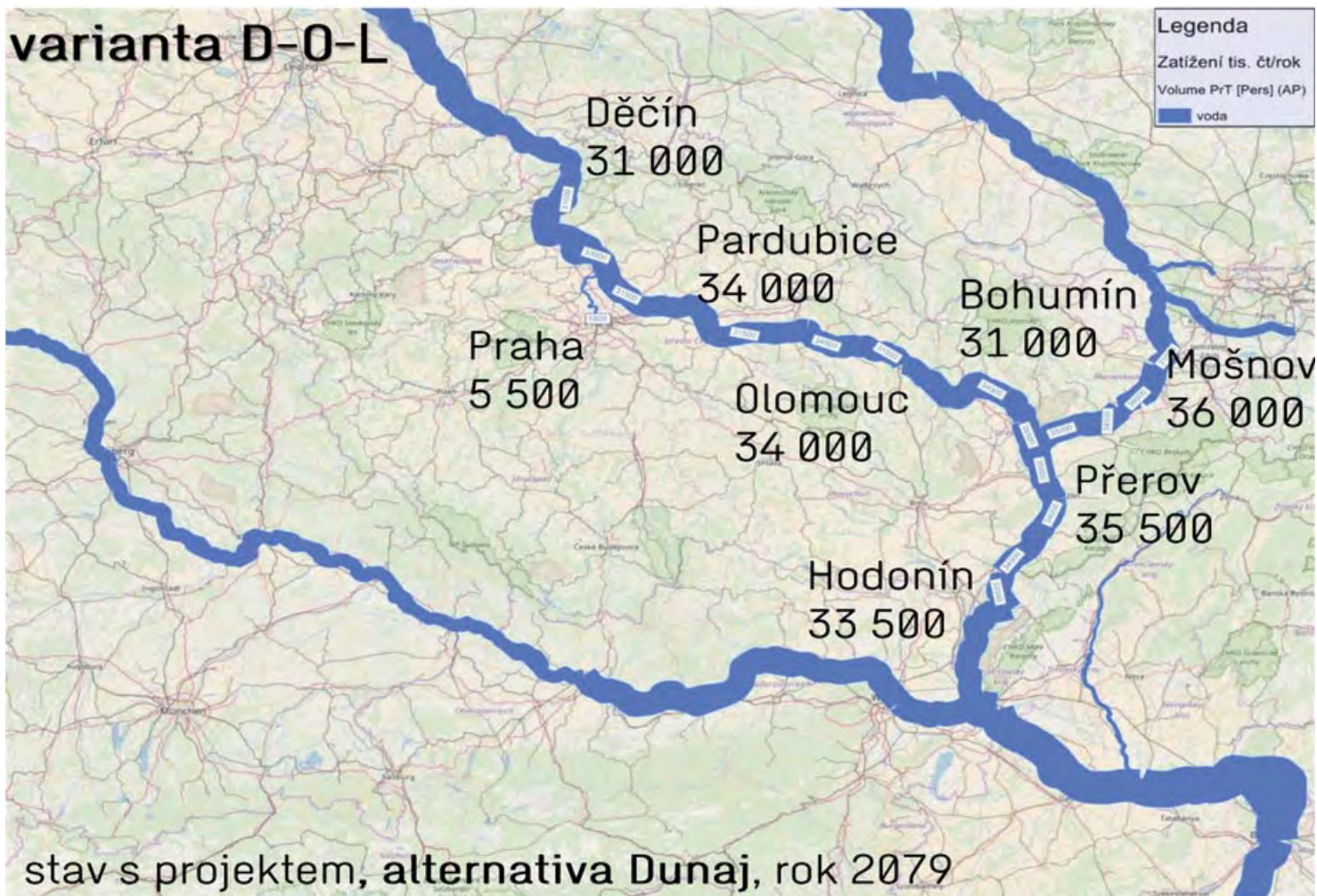


Skladba přepravy ČR v roce 2015



Skladba přepravy ČR v roce 2079








Dopravní zatížení vodní cesty v tis. čt/rok, stav s projektem, varianta D-O-L nebo DO  
 v zahraničí kartogram zobrazuje pouze mezinárodní přepravu





## Dopravní efekty v roce 2079 – převedená doprava na vodu D-O-L

mil. tkm	silniční	železniční	vnitrozem. vodní
bez D-O-L	652 875	455 436	380 817
s D-O-L	641 291	448 273	410 836
změna	-11 584	-7 162	30 019
	<b>-1,8%</b>	<b>-1,6%</b>	<b>7,9%</b>

 - 4 970 nákladních aut/den  
 - 70 nákladních vlaků/den  
 + 185 nákladních lodí/den

### DO

mil. tkm	silniční	železniční	vnitrozem. vodní
bez DO	652 875	455 436	380 817
s DO	645 925	453 682	397 662
změna	-6 950	-1 753	16 845
	<b>-1,1%</b>	<b>-0,4%</b>	<b>4,4%</b>

 - 2 980 nákladních aut/den  
 - 17 nákladních vlaků/den  
 + 105 nákladních lodí/den

Poznámka: Hodnoty se vztahují na ovlivněnou oblast střední Evropy

### 14.1.6 EKONOMICKÉ PŘÍNOSY REKREAČNÍ PLOVBY NA VODNÍM KORIDORU DUNAJ-ODRA-LABE

Jak již bylo uvedeno v předchozím textu, nelze pro vyčíslení přínosů rekreační plavby na vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe vycházet z aktuálních statistických dat. Proto se využije zejména analogie z poznatků na zahraničních vodních cestách, zejména pak těch, které svým charakterem odpovídají návrhovým parametrům vodního koridoru.

Přitom je ovšem nutné brát v potaz, že v řadě západních zemí (Německo, Francie, Belgie, Nizozemí, Velká Británie a do jisté míry i Polsko) je k dispozici velká nabídka historických „malých“ vodních cest, které zákonitě přebírají významnou část rekreační plavby. U nás této kategorii odpovídá jen Bařův kanál a horní Vltava.

### 14.1.7.3 REKAPITULACE VÝNOSŮ CESTOVNÍHO RUCHU

Tabulka 152 Rekapitulace výnosů cestovního ruchu na vodním koridoru D-O-L

	větev			CELKEM D-O-L
	Oderská	Dunajská	Labská	
	€/rok	€/rok	€/rok	€/rok
motorové čluny	3 041 086	3 231 315	3 041 086	9 313 487
plachetnice (jachty)	436 164	447 751	436 164	1 320 079
nájemné hausbóty	171 627	191 483	171 627	534 737
osobní lodě	9 005 760	9 368 620	9 005 760	27 380 140
kabinové lodě	740 708	787 035	740 708	2 268 451
cyklistika	5 508 300	5 853 658	5 508 300	16 870 258
rybolov	1 463 232	1 554 705	1 463 232	4 481 169
technické zajímavosti	540 000	340 000	1 040 000	1 920 000
<b>CELKEM větev</b>	<b>20 906 877</b>	<b>21 774 567</b>	<b>21 406 877</b>	<b>64 088 321</b>

### 14.1.8 PŘÍNOSY ZE STAVBY A PRODEJE NOVÝCH PLAVIDEL PRO OSOBNÍ A REKREAČNÍ PLOVBU

Výroba a prodej plavidel pro osobní a rekreační plavbu se v ČR zvyšuje spolu s rozvojem vodních cest, zlepšováním jejich zázemí (přístavišť a přístavů) a zlepšením celkového obrazu plavby. Z porovnání grafů č. 86 a 90 lze vyčíst, že 2/3 nově registrovaných malých plavidel je registrováno v Čechách, zatímco na Moravě a ve Slezsku počet nových plavidel odráží neexistenci sítě vodních cest. Nutno dodat, že výstavba vodního koridoru D-O-L by významným způsobem přispěla ke zvýšení počtu stavěných a prodávaných rekreačních a osobních lodí v celé České republice.

### 14.1.9 PŘÍNOSY PŘÍMÉ ZAMĚSTNANOSTI V CESTOVNÍM RUCHU

Pokus se podržíme metodiky studie „Die wirtschaftlichen Potenziale des Wassertourismus in Deutschland“ a současných průměrných příjmů německé domácnosti, které lze v referenčním období očekávat v ČR (neuvažujeme tedy budoucí zvýšení německých příjmů) ve výši **27 717 €/rok**, pak při celkovém obratu **64 088 321 €/rok** obdržíme počet **2 312 pracovních míst**.

## 1 ÚVOD

Ekonomická analýza zprovoznění vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe navazuje na Marketingovou část studie proveditelnosti a Technickou analýzu proveditelnosti. Je založena na finančním a ekonomickém modelu („Model“) zpracovaném ve formátu MS Excel. Na jeho základě byla poté připravena analýza nákladů a přínosů („CBA“ z anglického výrazu „Cost benefit analysis“) v souladu s:

- i) Metodikou pro hodnocení ekonomické efektivity a ex-post posuzování nákladů a výnosů, projektů železniční infrastruktury, pozemních komunikací a dopravně významných cest („Přechodová metodika“), 2016.
- ii) Metodikou hodnocení efektivity investic na vodních cestách („Původní metodika“), 2013.
- iii) Pravidly pro ekonomické hodnocení Evropské komise – DG Regio, Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects, 2014.
- iv) Prováděcími pokyny pro hodnocení efektivity investic na vodních cestách – Ministerstvo Dopravy ČR, 2014.

Při přípravě CBA bylo také přihlédnuto k evropským postupům s ohledem na ekonomické hodnocení staveb – HEATCO.

Jako výchozí rok pro zpracování studie byl dohodnut a se zadavatelem odsouhlasen rok 2017, jakožto rok vypracování této studie.

Hodnocení bylo provedeno pro následující varianty koncepce D-O-L:

1. varianta bez realizace (varianta 0)
2. varianta realizace celého koridoru D-O-L (varianta D-O-L)
3. varianta realizace koridoru z Odry do Ostravy (varianta OS)
4. varianta realizace koridoru jen z Dunaje do Hodonína (varianta DH)
5. varianta realizace koridoru jen z Dunaje do Přerova (varianta DP)
6. varianta realizace koridoru dunajské a labské větve (varianta DL)
7. varianta realizace koridoru dunajské a oderské větve (varianta DO)
8. varianta realizace koridoru labské a oderské větve (varianta LO)

Účelem přípravy CBA bylo projektování finančních toků a ekonomických přínosů a nákladů, na základě kterých byl Projekt v předem definovaných variantách posuzován. CBA vychází z výstupů předchozích fází přípravy studie proveditelnosti vodního koridoru D-O-L, zejména z části B) Prověření a posouzení alternativ jednotlivých větví D-O-L, ze kterého byla vybrána preferovaná alternativa trasování koridoru pro vstup do ekonomické analýzy, a dále z části D) marketingová analýza, ve které bude vyhodnocen marketingový potenciál koridoru z hlediska nákladní, osobní i rekreační plavby.

## Ekonomická část a analýza rizik

### Nákladní doprava

- Snížení nákladů přepravců díky nižším nákladům vodní dopravy v porovnání s železniční a silniční dopravou
- Přínosy ze snížení nákladů na silniční a železniční infrastrukturu

### Protipovodňová ochrana

- Finanční vyčíslení odvrácených přímých povodňových škod po realizaci protipovodňových opatření podle příslušných aplikovatelných metod ocenění (metodika ČVUT)

### Osobní a rekreační doprava

- Přímé socioekonomické přínosy z osobní a rekreační plavby
- Úspora z externích nákladů osobní a rekreační plavby
- Přínosy přímé zaměstnanosti osobní a rekreační plavby
- Přínosy ze stavby a prodeje nových plavidel

### Úspora z externích nákladů nákladní dopravy

- Snížení emise skleníkových plynů
- Snížení absolutní hodnoty dopravních nehod
- Změny klimatu
- Snížení emisí hluku

### Revitalizační opatření\* (Hassenská metoda)

- Nové biokoridory
  - Rozšíření mokřadů, apod.
- \* Náklady na revitalizační opatření budou obsaženy v investičních nákladech.

### Ostatní přínosy

- Zlepšení dodávek vody
- Výstavba a provozování vodních elektráren
- Zhodnocení přilehlých pozemků
- Vynucené investice (úspora nezbytných nákladů na infrastrukturu bez Projektu)
- Nadměrné přepravy

#### 4.2.12 OSTATNÍ NEKVANTIFIKOVANÉ EFEKTY

V rámci metodik jsou uvedené také ekonomické benefity, které lze u Projektu očekávat, ale je velmi obtížné je kvantifikovat (zlepšení dodávek vody), případně přínosy, které budou na daném území realizovány v rámci jiných projektů (protipovodňová opatření). Dále byly identifikovány možné ekonomické přínosy, které však nejsou ještě dostatečně ukotveny v metodikách ekonomických hodnocení staveb a v hodnotící praxi (ekosystémové služby). Tyto přínosy jsou dále popsány v rámci této sekce studie.

##### 4.2.12.1 VODNÍ HOSPODAŘENÍ

Vodní dílo potřebuje ke svému provozu vodu, se kterou musí důsledně hospodařit zejména v období nižších průtoků. Musí si vodu akumulovat z vodoteče v období dostatečných průtoků do akumulčních nádrží. Hlavní úbytek vody je odparem, zdymadla budou s více zásobními komorami a zdvihadla žádnou ztrátu vody neprodukuji.

Vodní dílo bude plnit i významnou protipovodňovou funkci, a to možností využití 1 m výšky retenčního prostoru a převáděním vody z povodí do povodí, tedy i přečerpáváním mezi povodím Labe, Odry a Dunaje navzájem.

Vodní dílo bude plnit i úlohu zadržení vody v krajině svým objemem až 20 milionů m<sup>3</sup>, kterými bude možno dotovat území v období kritického sucha.

Technické vybavení vodních stupňů výkonnými čerpadly bude umožňovat přečerpávání vody mezi povodími. To umožní dotovat vodohospodářsky deficitní oblasti nikoliv přímo čerpáním vody z Dunaje, ale snižováním odtoku na tocích, kde bude pozitivní bilance a převodem do deficitních. Zajištění takové služby má vysokou ekonomickou hodnotu.

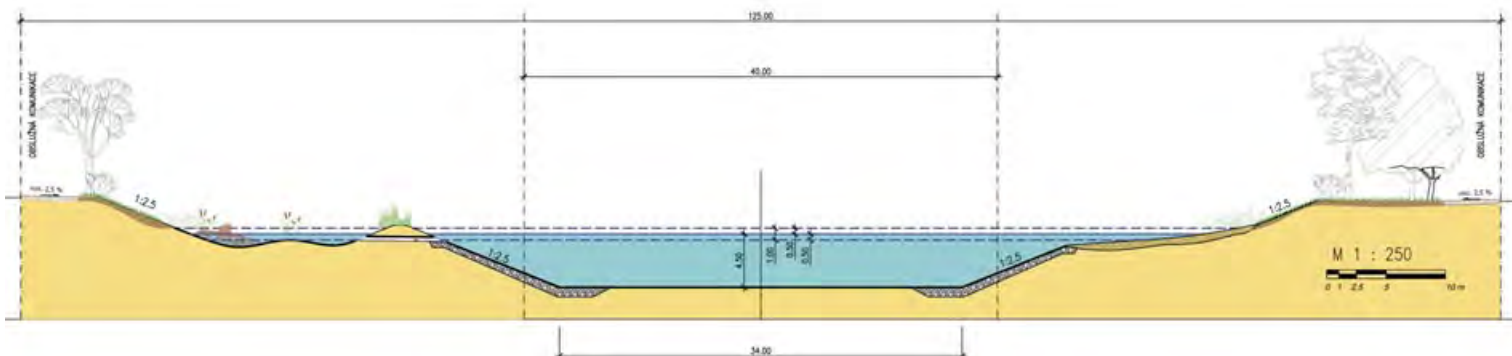
Další přidanou hodnotou projektu je možnost zásobování vybraných průmyslových závodů, měst a zemědělských provozů a závlah užitkovou vodou. To však závisí na podrobné vodohospodářské bilanci, kde zařízení kanálu mohou sloužit k odstraňování disproporcí.

Z hlediska vodohospodářské funkce koridoru DOL lze vzhledem k možnosti krytí potřeby vody na závlahy uvést následující zjištění:

Odhady potřeb vody pro závlahy, provedené na základě aktuálních trendů, byly ve studii DOL vztaženy k roku 2030. Výsledky simulačních výpočtů prokázaly, jak se oblasti s vláhovými deficity s postupujícím časem stále více plošně rozrůstají. V prostoru navrhovaného díla koridoru DOL jsou vláhovými deficity postiženy především všechny moravské úvaly - hornomoravský, dolnomoravský a dyjsko-svratecký, v menší míře potom i prostor Moravské brány, což je zřetelné hlavně v časových horizontech 2050 a 2090. Ve všech těchto plochách by však bylo možné výhodně zajistit dodávky závlahové vody prostřednictvím jednotlivých větví vodního koridoru D-O-L.

- Trasa vodního koridoru do značné míry koinciduje s místy předpokládané spotřeby, takže by byla z tohoto pohledu dobře využitelná.

#### Příklad přírodě blízkého řešení břehů vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe



- Vzhledem k velikosti průtočných profilů je možné počítat s bezproblémovým transportem průtoků o řádové velikosti tisíců litrů za sekundu, což bezpečně postačuje ke krytí případných zvýšených požadavků na odběry vody i ve vzdálené budoucnosti.

#### 4.2.12.2 PROTIPOVODŇOVÁ OCHRANA

V současné době jsou ochráněna, nebo ochranu budují v oblasti vodního koridoru D-O-L tato větší sídla: Ostrava, Kroměříž, Olomouc, Uherské Hradiště, Hodonín a Pardubice. Z tohoto důvodu, na základě kterého je možno konstatovat, že protipovodňová opatření dosažená realizací vodního koridoru D-O-L budou mít sice vliv na protipovodňovou ochranu, ale jen na její spolehlivost, nebylo přistoupeno k výpočtu finančních dopadů na infrastrukturu. Tyto mimoekonomické dopady budou mít pozitivní vliv na protipovodňovou ochranu celého úseku řeky Moravy od soutoku s Bečvou až po ústí do Dunaje, umožní snížit pravděpodobnost přelítí PPO při katastrofálních povodních, ale vzhledem k již realizované výstavbě PPO je četnost tohoto dopadu méně nežli jednou za 100 let. Protipovodňová ochrana vodního koridoru D-O-L bude mít svůj význam při přivalových deštích a lokálních povodních, kdy bude možno převádět průtoky z menších vodních toků v rámci koridoru, pokud to hydrologická situace v povodí dovolí.

#### 4.2.12.3 EKOSYSTÉMOVÉ SLUŽBY

Životodárné ekosystémy jsou funkční soustava živých a neživých složek životního prostředí, spojených tokem energie, výměnou látek a informací. Jejich přínosy jsou:

1. zásobovací služby: potraviny, voda, dřevo, vlákna, palivo, ale také
2. podpůrné služby: tvoří úrodnou půdu, čistí ovzduší a vodu,
3. regulační služby: chrání proti škodlivému ultrafialovému záření, kontinuálně regulují složení atmosféry, zmírňují klimatické extrémy, udržují biodiverzitu, regulují nemoci, rozkládají organický odpad,
4. kulturní služby: jsou zdrojem estetických, duchovních, výchovných a rekreačních hodnot atd.

Životodárné ekosystémy fungují v symbióze energie-voda-vegetace. Je to energie slunce a voda v kapalně formě v podobě oceánských proudů, směřujících od rovníku k pólům, která zajišťuje základní ohřívání kontinentů. Jsou to energie slunce a voda v plynné podobě skleníkového atmosférického obalu a skupenské přeměny vody, které umožňují udržovat teploty na Zemi v rozsahu příznivém pro existenci života. A je to symbióza energie slunce-voda-vegetace, které umožňují na pevninách udržovat teploty v rozsahu příznivém pro existenci života.

Přístupy využití k hodnocení služeb ekosystémů

V projektu „Objasnění dlouhodobých interakcí mezi ekosystémy ČR a jejich vnějším prostředím v podmínkách globálních změn“ je užitá pro hodnocení služeb ekosystémů metoda nákladů náhrady kombinovaná s monitorovanými údaji o tocích sluneční energie a skupenských změnách vody (Ripl 2003) a s využitím metody hodnocení biotopů ČR (Seják, Dejmal a kol. 2003).

Za situace, kdy služby ekosystémů ještě nevstoupily do hodnotového systému většiny lidí, je efektivní využívat výše uvedené přístupy nákladů náhrady, kombinované s toky energie a látek v jednotlivých ekosystémech.

Navíc tento přístup organicky integruje metodu hodnocení biotopů (BVM), která odráží průměrné náklady na obnovu individuálních biotopů jakožto prostředí pro specifické rostlinné a živočišné druhy (Seják, Dejmal et al. 2003).

Odhad hodnoty ročních ekosystémových služeb 1 ha lesa (zdravý smíšený les s dostatkem vody):

1. Biodiverzita: L2.3 Tvrdé luhy nížinných řek jsou hodnoceny metodou BVM<sup>15</sup> 66 bodů na 1 m<sup>2</sup>, což na 1 ha představuje 660 000 bodů x 12,36 Kč/bod = 8,158 mil. Kč, při 5% diskontu představuje roční službu v biodiverzitě ve výši cca 0,4 mil. Kč ročně

<sup>15</sup> [http://fzp.ujep.cz/projekty/bvm/bvm\\_CZ.pdf](http://fzp.ujep.cz/projekty/bvm/bvm_CZ.pdf)

2. Odhad kyslíkové služby lesního porostu: Jeden hektar listnatého opadavého lesa v podmínkách mírného pásma vyprodukuje za rok průměrně 10 tun čisté produkce kyslíku. Pro přepočítání mezi kilogramy a litry O<sub>2</sub> platí vztah 1,429 kg/m<sup>3</sup> neboli 1 kg O<sub>2</sub> představuje 700 litrů O<sub>2</sub>. 10 000 kg/ha x 700 litrů x 0,50 Kč/litr = 3,5 mil. Kč ročně
3. Odhad klimatizační služby lesního porostu: Vycházíme z úvahy, že strom s průměrem koruny cca 5 m (tj. plochou cca 20 m<sup>2</sup>), který je dostatečně zásoben vodou, odpaří za slunných dnů více než 100 litrů vody denně (cca 70 kWh) a zužitkuje tak podstatnou část slunečního záření (cca 80 %) na ochlazení prostřednictvím výparu. Naopak v noci vodní pára kondenzuje na chladnějších místech, čímž dochází k jejich oteplení a návratu vody do krajiny. Strom tedy působí jako přirozené klimatizační zařízení s dvojitou funkcí ochlazení za slunečního svitu a oteplování při poklesu teplot. S ohledem na počet slunných dnů v roce a střídavou dostupnost vody můžeme předpokládat, že v průměru z 1 m<sup>2</sup> zapojeného lesa za rok evapotranspiruje 600 l vody. 300 stromů/ha x 140 kWh/den a strom x 150 dnů x 2 Kč/kWh = 16,8 mil. Kč ročně (600 l/m<sup>2</sup> a rok x 1,4 kWh x 10 000 x 2 Kč/kWh = 16,8 mil. Kč ročně)
4. podpora krátkého vodního cyklu, a tvorba místních srážek ve výši odpařených 50 m<sup>3</sup> na 1 ha a slunný den znamená roční službu z 1 ha lesa: (600 litrů/m<sup>2</sup>) x cca 2,85 Kč (cena litru destilované vody) x 10000 = 17,1 mil. Kč ročně

Celkem tak finančně vyjádřené ekosystémové služby z 1 ha lesa představují 37,8 mil. Kč ročně. Odhad hodnoty ročních ekosystémových služeb 1 ha říční nivy (metoda nákladů náhrady a BVM):

1. protipovodňová služba nivy stojí na investičních vkladech náhradního řešení 0,5 mil. Kč na 1 ha nivy, což v přepočtu na roční protipovodňovou službu (při 5% diskontu) představuje částku cca 25 000 Kč ročně
2. produkce nadzemní biomasy: 5 tun ročně x 4 MWh (=4 tis. kWh) x 2 Kč/kWh x 0,5 (efektivnost) = 20 000 Kč ročně
3. retence živin: zadržení 1 tuny alkálií oproti meliorovaným orným půdám = 1 000 kg x 30-40 Kč = 35 000 Kč ročně
4. biodiverzita: aluviální psárkové louky T 1.4 jsou hodnoceny metodou BVM 46 body/m<sup>2</sup>, což na 1 ha představuje 460 000 bodů x 12,36 Kč/bod = 5,685 mil. Kč, při 5% diskontu představuje roční službu v biodiverzitě ve výši =284 000 Kč ročně
5. produkce kyslíku: 3,5 mil. litrů O<sub>2</sub> x min. 0,25-0,73 Kč/litr (0,50) = 1 750 000 Kč ročně
6. klimatizační služba: 500 litrů odpařené vody ročně z 1 m<sup>2</sup> v přepočtu na 1 ha znamená 500 x 1,4 kWh (0,7 kWh chlazení, 0,7 kWh oteplování) x 10000 x 2 Kč/kWh = 14 000 000 Kč ročně
7. podpora krátkého vodního cyklu, a tvorba místních srážek ve výši odpařených 50 m<sup>3</sup> na 1 ha a slunný den znamená roční službu z 1 ha nivy: (500 litrů/m<sup>2</sup>) x cca 2,85 Kč (cena destilované vody) x 10000 = 14 250 000 Kč ročně

Celkem tak finančně vyjádřené ekosystémové služby z 1 ha nivy představují 30,4 mil. Kč ročně

Analýza ohodnocení ekonomických funkcí ekologických hodnot území před a po realizaci jednotlivých úseků větví vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe byla provedena na podkladech mapové vrstvy Land Cover 2012, která je součástí služby Copernicus pro monitorování území a jsou přístupné prostřednictvím WMS služby Národního geoportálu INSPIRE a záboru jednotlivých tras vodního koridoru. Tabulka níže shrnuje očekávaný roční výnos ekosystémových služeb.

Tabulka 52 Přírůstkové hodnoty ekologických a ekonomických funkcí vlivem výstavby vodního koridoru D-O-L bez 20 m pásu po obou březích

Název větve	Úsek	Roční rozdíl služeb ekosystémů, mil. Kč/rok
Dunajská	Holič-Dunaj	9 587,5
	Holič-Přerov	6 804,9
Oderská	Přerov – Ostrava	11 166,0

Sdružení D-O-L

47 (94)

Číslo zakázky: 1141960200  
ARCHIVNÍ ČÍSLO: 002611/17/1

VERZE: ai  
Revize: 1

Název větve	Úsek	Roční rozdíl služeb ekosystémů, mil. Kč/rok
	Ostrava - Kozle	4 612,7
Labská	Přerov – Pardubice (tunelová)	18 829,6
<b>Celkem</b>		<b>51 000,7</b>

Zdroj: Technická studie – část B

Vzhledem k tomu, že Metodika nepovažuje přírůstkové ekosystémové služby za ekonomický benefit, nebyl tento efekt uvažován v ekonomické analýze.

## Uvažované socioekonomické přínosy a náklady

Benefit/Náklad	Dopad
<b>Investiční výdaje a zůstatková hodnota</b>	
Investiční výdaje	\$\$\$
Zůstatková hodnota	\$\$\$
<b>Provozní výsledek</b>	
Provozní výnosy	\$\$\$
Provozní náklady	\$
<b>Nákladní doprava</b>	
Úspora nákladů přepravní	\$\$\$
Ztráta času (prodloužení doby přepravy)	\$\$
Snížení nákladů na železniční a silniční infrastrukturu	\$\$\$
Přeprava nadměrných předmětů	\$
<b>Externalita</b>	
Snížení emisí skleníkových plynů	\$\$\$
Kongesce	\$\$

Benefit/Náklad	Dopad
<b>Externalita</b>	
Snížení emisí hluku	\$\$\$
Změna klimatu	\$\$\$
Snížení nehodovosti	\$\$
<b>Osobní a rekreační plavba</b>	
Přímé socioekonomické přínosy	\$\$
Přínosy přímé zaměstnanosti	\$
<b>Ostatní přínosy</b>	
Vynucené investice	\$
Multiplikační efekty	\$
Revitalizační opatření	\$
Protipovodňová ochrana	kvalitativně
Zlepšení dodávek vody	kvalitativně

\$\$\$ - odhadovaný dopad na socioekonomickou hodnotu Projektu (ENPV) nad 30 miliard Kč,

\$\$ - odhadovaný dopad na socioekonomickou hodnotu Projektu (ENPV) od 10 do 30 miliard Kč,

\$ - odhadovaný dopad na socioekonomickou hodnotu Projektu (ENPV) od 0 do 10 miliard Kč



## 5 ZÁVĚR

Projekt vybudování vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe má za cíl přispět k udržitelnému růstu a konkurenceschopnosti vodní dopravy, která je bezpečnější a ekologičtější než železniční a silniční. Tento projekt je v souladu s dlouhodobými cíli evropské dopravní strategie připravené Evropskou komisí, která si klade za cíl zvýšit podíl vodní dopravy a dálkové nákladní dopravě.

V části Finanční analýza byly popsány jak očekávané investiční náklady, tak i provozní výnosy a náklady. Projekt má zápornou finanční čistou současnou hodnotu ve výši - 410 938 mil. Kč a finanční vnitřní výnosové procento - 6,2 % pro referenční období 50 let, což je pod finanční diskontní sazbou 4 % a rovněž zápornou čistou současnou hodnotu a vnitřní výnosové procento pro referenční období 30 let.

Tabulka 57 Výsledky finanční analýzy

Varianta	FNPV, mil.Kč		FIRR, %	
	30 let	50 let	30 let	50 let
D-O-L	-424 367	-410 938	<b>-16,3</b>	<b>-6,2</b>
OS	-39 888	-40 250	N/A	N/A
DH	-68 275	-69 290	N/A	N/A
DP	-102 112	-102 803	N/A	N/A
DL	-336 550	-333 291	N/A	N/A
DO	-241 592	-236 633	N/A	<b>-19,1</b>
LO	-375 677	-370 184	N/A	N/A

Zdroj: Vlastní výpočty

Záporná čistá finanční současná hodnota ukazuje na to, že Projekt vyžaduje veřejné financování a bylo proto nutné posoudit jeho socioekonomické přínosy, zda by Projekt nemohl generovat další socioekonomické efekty, které mohou mít pozitivní vliv na společnost. Za tímto účelem byla provedena ekonomická analýza, jejíž výstupy jsou uvedeny v tabulce níže.

Tabulka 58 Výsledky ekonomické analýzy

Varianta	ENPV, mil. Kč		EIRR, %		BCR	
	30 let	50 let	30 let	50 let	30 let	50 let
D-O-L	-17 126	<b>14 124</b>	4,8	<b>5,2</b>	0,95	<b>1,04</b>
OS	-20 525	-16 801	-0,4	2,3	0,40	0,52
DH	-51 539	-49 585	-10,6	-3,1	0,11	0,15
DP	-73 880	-68 566	-9,4	-1,5	0,14	0,22
DL	-140 084	-125 148	1,1	2,5	0,52	0,58
DO	<b>62 981</b>	<b>50 737</b>	<b>6,6</b>	<b>6,1</b>	<b>1,29</b>	<b>1,23</b>
LO	-243 888	-211 238	-4,1	0,8	0,25	0,36

Zdroj: Vlastní výpočty

Varianta D-O-L a DO mají při nastavených vstupních předpokladech kladnou ekonomickou čistou současnou hodnotu pro 50ti leté referenční období a, ekonomické vnitřní výnosové procento vyšší než sociální diskontní míra a ukazatel BCR větší než 1, což ukazuje na přijatelnost těchto variant Projektu ze socioekonomického hlediska a proto by měly být zvažovány na financování z veřejných zdrojů.

Z toho důvodu budou tyto varianty dále zkoumány v rámci rizikové a citlivostní analýzy.

Varianta DO tvoří hodnotu z pohledu celé společnosti i při uvažování 30letého referenčního období.

Podíl jednotlivých složek na ekonomické čisté současné hodnotě a její skladba pro varianty DOL a DO je zobrazena na grafech níže.

**Varianta D-O-L**

Grafický rozpad skladby ENPV, mld. Kč



**Varianta DO**

Grafický rozpad skladby ENPV, mld. Kč



U varianty OS je nutné zmínit, že negativní hodnocení je negativně ovlivněno způsobem, jakým byla modelována dopravní poptávka a zahrnutím všech investičních nákladů spojených s touto variantou. Dopravní poptávka je založena na dopravním modelu, který ale nemodeluje vnitrozemskou přepravu v okolních státech, tedy na území Polska. Z toho důvodu je převedená přeprava podhodnocena a z ní vyplývající ekonomické benefity jsou nižší, než kolik by mohly být. Zatímco investiční náklady jsou v hodnocení zahrnuty všechny, tedy i investiční náklady na území Polska, v hodnocení absentují přínosy z převedených vnitrozemských relací mezi Kožle a státní hranici ČR-Polsko. V této variantě byly investiční náklady na území Polska stanoveny ve výši 29,3 mld. Kč.

## Výsledky Analýza senzitivity

Varianta D-O-L		Metodika 2013	Metodika 2017 - CE DELFT 2011	Metodika 2017 - CE DELFT 2016
Napojení na Dunaj u Bratislavy	řekou Moravou pod Hodonínem	✓	✗	✓
	přes Holič (tunel)	✓	✗	✓
Napojení na Váh	řekou Moravou pod Hodonínem	✓	✗	✓
	přes Holič (tunel)	✓	✗	✓

Varianta DO		Metodika 2013	Metodika 2017 - CE DELFT 2011	Metodika 2017 - CE DELFT 2016
Napojení na Dunaj u Bratislavy	řekou Moravou pod Hodonínem	✓	✓	✓
	přes Holič (tunel)	✓	✗	✓
Napojení na Váh	řekou Moravou pod Hodonínem	✓	✓	✓
	přes Holič (tunel)	✓	✓	✓

Metodika 2013 - Metodika hodnocení efektivnosti investic na vodních cestách

Metodika 2017 - Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb

- CE DELFT 2011 - emisní faktory podle CE DELFT 2011

- CE DELFT 2016 - emisní faktory podle CE DELFT 2016

## Výsledky Riziková analýza – Kvalitativní část

Hlavní rizika Projektů	
Riziko	Úroveň rizika
Soulad s územně plánovacími dokumenty, ochrana území, stavební uzávěra	Velmi vysoké
Odpor laické a části odborné veřejnosti, odpor nevládních organizací	Velmi vysoké
Politická a mezinárodní podpora	Vysoké
Dostupnost finančních zdrojů a garanci	Střední
Průtahy při výkupu pozemků	Střední
Způsob financování a provozování	Střední
Záplavy, sesuvy půdy apod.	Nízké
Stavební povolení	Nízké
Povolení provozu	Nízké

## 4 DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU

### 4.1 HARMONOGRAM S VYZNAČENÍM KRITICKÉ CESTY

#### 4.1.1 KRITICKÁ CESTA

S ohledem na zkušenosti s přípravou, projednáním a realizací velkých infrastrukturních staveb je v případě pokračování přípravy nezbytné vytvořit proces intenzivní přípravy a monitoringu procesů. Zkušenosti s realizační fází ukazují, že v Evropském i světovém prostoru je dostatek stavebních kapacit, aby bylo možno v plánovaném čase stavbu realizovat, pokud bude umístěna a správně administrativně a smluvně zajištěna.

#### Kritické časové horizonty pro možnost zahájení stavby v roce 2030:

- 2018 – Dokončení studie a vypořádání mezirezortního připomínkového řízení, předložení do vlády, návrh usnesení vlády;
- 2018 – 2019 zajištění kapacit investorské organizace, jednání o garancích států a účasti finančních institucí
- 2019 – přípravná jednání na úrovni EU, projednání možnosti zařazení do TEN – T, mezivládní jednání na úrovni formátu V4 a Slavkovském formátu, ustavení mezivládní koordinační komise;
- 2020 – Zajištění vyhodnocení SEA, úprava PÚR a zahájení aktualizací územně plánovacích dokumentací (ZÚR);
- 2021 – Hledání finančního rámce – modelu financování, hodnocení variant PPP, DBOT, BOT, value for money, výběr FIDIC, výběr finančního poradce;
- 2022 – Zahájení procesu EIA;
- 2024 – Vydání závazného stanoviska EIA, vypsání výběrového řízení na zpracovatele DÚR;
- 2024 – Zpracování DÚR jednotlivých úseků;
- 2025 – Projednání DÚR, předjednání majetkoprávního vypořádání (výkupy, nájmy, věcná břemena);
- 2026 – Podání žádosti o územní rozhodnutí, vypsání výběrových řízení na zpracovatele dokumentace ke stavebnímu povolení;
- 2027 – Nabytí právní moci územních rozhodnutí, zahájení průzkumných prací, archeologického průzkumu
- 2028 – zpracování projektových dokumentací pro stavební úseky Hodonín – Dunaj/ Hodonín - Váh, Kędzierzyn-Koźle – Ostrava, příprava zadávací dokumentace pro mezinárodní tendr na dodavatele;
- 2029 – vydání stavebních povolení pro stavby v úsecích Hodonín – Dunaj/ Hodonín - Váh, Kędzierzyn-Koźle – Ostrava;
- 2030 – předání staveniště a zahájení stavby úseků Hodonín – Dunaj/ Hodonín - Váh, Kędzierzyn-Koźle – Ostrava;
- 2034 – převjímký a provozní zkoušky úseků Hodonín – Dunaj/ Hodonín - Váh, Kędzierzyn-Koźle – Ostrava;
- 2035 - předání staveniště a zahájení stavby úseků Přerov – Ostrava, Přerov – Hodonín a Přerov - Pardubice;

## 9 ZÁVĚRY

Projekt vybudování vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe má za cíl přispět k udržitelnému růstu a konkurenceschopnosti vodní dopravy, která je bezpečnější a ekologičtější než železniční a silniční. Tento projekt je v souladu s dlouhodobými cíli evropské dopravní strategie připravené Evropské komise, která si klade za cíl zvýšit podíl vodní dopravy v dálkové nákladní dopravě a tím především snížení silniční nákladní dopravy na střední a dlouhé vzdálenosti.

*Tabulka 3 Přehled investičních nákladů včetně 20% rezervy pro jednotlivé úseky a hodnocení varianty (v mil. Kč)*

mil. Kč	Holíč/Hodonín-Dunaj (Váh)	Přerov-Holíč/Hodonín	Státní hranice-Kozle a Ostrava-St. hranice	Přerov-Ostrava	Přerov-Pardubice	Celkem
Základní varianta D-O-L	72 427	50 016	44 651	142 057	301 501	<b>610 651</b>
Varianta D-O-L na Váh	114 859	50 016	44 651	142 057	301 501	<b>653 084</b>
Základní varianta DO	72 427	50 016	44 651	142 057	0	<b>309 151</b>
Varianta DO na Váh	114 859	50 016	44 651	142 057	0	<b>351 583</b>
Alternativa DO na Dunaj s trasováním přes Moravu pod Hodonínem	44 442	50 016	44 651	142 057	0	<b>281 166</b>
Alternativa DO na Váh s trasováním přes Moravu pod Hodonínem	93 361	50 016	44 651	142 057	0	<b>330 085</b>

V sekci Finanční analýza byly popsány jak očekávané investiční náklady, tak i provozní výnosy a náklady. Projekt má zápornou finanční čistou současnou hodnotu ve výši - 410 938 mil. Kč a finanční vnitřní výnosové procento - 6,2 % pro referenční období 50 let, což je pod finanční diskontní sazbou 4 % a rovněž zápornou čistou současnou hodnotu a vnitřní výnosové procento pro referenční období 30 let.

Záporná čistá finanční současná hodnota ukazuje na to, že Projekt vyžaduje veřejné financování a bylo proto nutné posoudit jeho socioekonomické přínosy, zda by Projekt nemohl generovat další socioekonomické efekty, které mohou mít pozitivní vliv na společnost. Za tímto účelem byla provedena ekonomická analýza, jejíž výstupy jsou uvedeny v tabulce níž:

## Výsledky Ekonomické hodnocení

Varianta	FNPV, mld.Kč	FIRR, %	ENPV, mld. Kč	EIRR, %	BCR	Výsledek CBA
<b>D-O-L s napojením na Dunaj u Bratislavy</b>	<b>-410,9</b>	<b>-6,2</b>	<b>14,1</b>	<b>5,2</b>	<b>1,04</b>	✓
OS (napojení Ostravy na Odru)	-40,2	n/a	-16,8	2,3	0,52	✗
DH (napojení Hodonína na Dunaj)	-69,3	n/a	-49,6	-3,1	0,15	✗
DP (napojení Přerova na Dunaj)	-102,1	n/a	-68,6	-1,5	0,22	✗
DL (Dunajská a Labská větev)	-333,3	n/a	-125,1	2,5	0,58	✗
<b>DO (Dunajská a Oderská větev) s napojením na Dunaj u Bratislavy</b>	<b>-236,6</b>	<b>-19,1</b>	<b>50,7</b>	<b>6,1</b>	<b>1,23</b>	✓
LO (Labská a Oderská větev)	-370,2	n/a	-211,2	0,8	0,36	✗
<b>Hranice efektivnosti Projektu</b>	<b>&gt; 0,0</b>	<b>&gt;4,0</b>	<b>&gt; 0,0</b>	<b>&gt;5,0</b>	<b>&gt;1,00</b>	

\* Pro základní ekonomické hodnocení byla použita Metodika 2013 a 2016.

Podle Metodiky 2013 varianta D-O-L na Váh a obě varianty DO na Dunaj či na Váh mají kladnou ekonomickou čistou současnou hodnotu pro 50ti leté i 30ti leté referenční období, zatímco varianta D-O-L na Dunaj má kladnou ekonomickou čistou současnou hodnotu jen pro 50ti leté referenční období a všechny čtyři varianty mají ekonomické vnitřní výnosové procento vyšší než sociální diskontní míra a ukazatel BCR větší než 1, což ukazuje na přijatelnost těchto variant Projektu ze socioekonomického hlediska a proto by měly být zvažovány na financování z veřejných zdrojů. Pro varianty D-O-L na Dunaj nebo na Váh a DO na Dunaj nebo Váh při dílčí modifikaci trasování přes řeku Moravu pod Hodonínem jsou výsledky ekonomické analýzy ještě příznivější oproti základnímu trasování v obou referenčních obdobích.

Alternativní posouzení podle Rezortní metodiky 2017 neprokázalo ekonomickou výhodnost pro základní trasování D-O-L. Pro variantu základní DO s napojením na Váh, byla prokázána ekonomická výhodnost dle Rezortní metodiky 2017 pro hodnotící 50ti leté období a pro 30ti leté hraničně. Při zohlednění levnějších variant trasování DO v úseku pod Hodonínem řekou Moravou ekonomicky vycházejí obě varianty jak se zakončením u Bratislavě tak na Váhu.

Další alternativní posouzení bylo provedeno dle Resortní metodiky 2017, ale s použitím emisních faktorů dle CE DELFT 2017 s referenčním rokem 2014 pro Nizozemí oproti Rezortní metodice 2017, která používá emisní faktory CE DELFT 2011 s referenčním rokem 2008 pro Českou republiku. Při tomto výpočtu vyšly ekonomicky výhodné všechny trasy D-O-L i DO jak zakončené na Dunaji či Váhu včetně tras procházející pod Hodonínem řekou Moravou.

**Alternativní trasování s napojením na Váh zvyšuje ekonomickou čistou současnou hodnotu** jak v případě výstavby celého vodního koridoru D-O-L, tak i v případě propojení Dunaje a Odry za stanovených předpokladů. Ještě větší efekt je u alternativního trasování pod Hodonínem řekou Moravou.

Uvedený předpoklad celospolečenské ekonomické efektivity je založen na vysoké hodnotě externalit silniční nákladní dopravy (převáděné v případě realizace D-O-L případně jeho části DO na vodní cestu) v souladu s dnes již překonanou Metodikou hodnocení efektivnosti investic na vodních cestách (Metodika 2013) (NDCon, 02/2013, schváleno MD, zneplatněno v rámci přijetí Resortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb (SUDOP PRAHA a.s. 10/2017, schváleno MD 11/2017) tak i aktuální Rezortní metodikou 2017). Propočít ekonomické efektivity s nižšími hodnotami externalit je uveden v části F – riziková analýza.

Podíl jednotlivých složek na ekonomické čisté současné hodnotě a její skladba pro varianty D-O-L a DO je zobrazena na grafech níže dle Metodiky 2013.

**Varianta D-O-L (napojení na Dunaj přes Holič) dle Metodiky 2013**

Grafický rozpad skladby ENPV, mld. Kč



## Varianta DO (napojení na Dunaj přes Holič) dle Metodiky 2013

Grafický rozpad skladby ENPV, mld. Kč



\*) U varianty OS je nutné zmínit, že negativní hodnocení je negativně ovlivněno způsobem, jakým byla modelována dopravní poptávka a zahrnutím všech investičních nákladů spojených s touto variantou. Dopravní poptávka je založena na dopravním modelu, který ale nemodeluje vnitrozemskou přepravu v okolních státech, tedy na území Polska. Z toho důvodu je převedená přeprava podhodnocena a z ní vyplývající ekonomické benefity jsou nižší, než kolik by mohli být. Zatímco investiční náklady jsou v hodnocení zahrnuty všechny, tedy i investiční náklady na území Polska. V této variantě byly investiční náklady na území Polska stanoveny ve výši 29,3 mld. Kč.

Základní varianta výstavby průplavního spojení D-O-L v optimálním technickém řešení a na základě použitých předpokladů sice není výhodná pro soukromého investora, ale je při nastavených základních vstupních předpokladech potenciálně společensky přínosná na základě ekonomické analýzy při vysoké hodnotě externalit silniční dopravy, která je v případě realizace projektu převáděna z části na vodní dopravu.

V rámci citlivostní analýzy byly zkoumány další varianty technického řešení vodního koridoru D-O-L. Na jeho základě lze konstatovat, že projekt je ekonomicky výhodnější při napojení Dunajské větve na Váh, nežli na Dunaj u Bratislavy a dále při subvariantním vedení pod Hodonínem řekou Moravou.

Kladné výsledky v rámci ekonomického posouzení dosahuje při nastavených základních vstupních předpokladech také varianta DO, tedy propojení Dunaj – Odra. I v této variantě je mírně ekonomicky výhodnější její napojení na Váh oproti přímému napojení na Dunaj pro všechny tři použité metodické přístupy (Metodika 2013, Rezortní metodika s variantními emisními faktory). Při uvážení investiční a technické náročnosti a nepatrného rozdílu v ekonomické výhodnosti u napojení na Váh a Dunaj u Dunajské větve je doporučeno trasování Dunajské větve přes říční úsek řekou Moravou pod Hodonínem s napojením na Dunaj u Bratislavy.

Výsledky ekonomického hodnocení jsou velmi citlivé především na hodnotu externalit převáděné silniční dopravy, na případný nárůst investičních nákladů (toto riziko bylo ošetřeno konzervativním přístupem k odhadu investičních nákladů včetně uvažované rezervy ve výši 20 %) a na změnu přepravní poptávky. Na druhou stranu v přínosech nejsou vůbec zakalkulována vodohospodářská opatření plynoucí z propojení vodohospodářských soustav a není započten přínos z polské vnitrostátní vodní dopravy na Odře v úseku Kędzierzyn-Koźle – státní hranice s Českou republikou.

**FINÁLNÍ VERZE STUDIE PROVEDITELNOSTI  
BUDE ZVEŘEJNĚNA NA WEBOVÝCH STRÁNKÁCH  
[www.d-o-l.cz](http://www.d-o-l.cz)**

# Kanál Dunaj–Odra–Labe má šanci

Jiří Novotný

Stavba kanálu Dunaj–Odra–Labe (DOL), který by propojil Česko s námořními přístavami, byla z vodohospodářského, dopravního, energetického i rekreačního hlediska pro Česko efektivní.

Vyplyvá to ze studie proveditelnosti tohoto obřího projektu, kterou nechalo vypracovat ministerstvo dopravy (MD).

Studie, kterou nechalo vypracovat ministerstvo dopravy, vyzněla pro stavbu kanálu příznivě

„Největší smysl má podle studie splavnění a propojení Dunaje a Odry. Naopak labská větev koridoru kvůli vysokým investičním nákladům snižuje efektivitu celého projektu,“ informoval v pátek ministr dopravy Dan Ťok (za ANO).

Propojení všech tří řek by si vyžádalo 582 miliard korun, propojení Dunaje a Odry by podle předběžných odhadů vyšlo na 281 miliard. Studie však navíc počítá se zajištěním určité úrovně splavnosti, která v sou-



časnosti na řekách chybí. Byly by tedy potřeba ještě další investice, s nimiž studie nepočítá. Vypracování studie zadalo

MD před dvěma lety sdružení DOL, tvořenému firmami Vodní cesty, Sweco Hydroprojekt a Aquatis. Cena za ni byla sta-

novena na 22,3 miliónu Kč. Projekt dostavby kanálu DOL prosazuje prezident Miloš Zeman. Spojence našel zejména v Pol-

sku, které myšlenku DOL podporuje. Ve Strategii rozvoje dopravy do roku 2020 má Polsko zakotvenou modernizaci Oderské vodní cesty a přípravu výstavby DOL na svém území.

Předchází vláda Bohuslava Sobotky (ČSSD) žádostí Zemanu o vypracování studie nevyhověla. Jak tehdy zdůrazňoval Sobotka, přednost má výstavba speciálních tratí pro rychlovlaky, která si vyžádá nejméně 400 miliard korun.

Projekt kanálu má i dnes řadu odpůrců nejen z řad ekologů, ale i obcí. Jeho předpokládaná trasa je totiž zanesena v územních plánech a na Moravě blokuje rozsáhlá území, jež by jinak bylo možné využít pro stavbu by-

tů, nových silnic a tratí. Studie proveditelnosti však vyzněla pro stavbu kanálu DOL příznivě, a dává mu tak novou šanci na realizaci.

Závěry studie nyní projednají členové monitorovacího výboru složeného ze zástupců jednotlivých ministerstev, univerzit, krajů, zástupců Slovenska a Polska. Materiál pak posoudí centrální komise ministerstva dopravy a projde mezeiresortním připomínkovým řízením.

„Následně bude studie předložena vládě ke schválení. V návaznosti na projednání materiálu vládou budou definovány navazující kroky, včetně hodnocení vlivu kanálu DOL na životní prostředí,“ řekl Ťok.

## NOVÁ KNIHA O DOKONČENÍ VODNÍHO KORIDORU DUNAJ-ODRA-LABE



objednávejte na:  
[www.kosmas.cz](http://www.kosmas.cz)

cena: 261 Kč

PR78523

HOSPODÁŘSKÉ ZPRÁVY

pondělí, 12. listopadu 2018 • Podniky a Trhy 13

## Studie: Kanál uleví silnicím

Projekt vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe, kritizovaný ekology, by se mohl začít stavět nejdříve v roce 2030, ale do schválení má daleko. Podle studie společnosti Sweco Hydroprojekt by neodváděl vodu z přírody. Jeho hlavním přínosem má být pokles silniční nákladní přepravy o necelá dvě procenta (asi 5000 aut denně). Vnitrozemská vodní doprava by posílala o osm procent.

Dílo za 582 miliard korun je ve fázi průzkumu možných dopadů. „Je to realistický projekt, má smysl se jím zabývat, ale že bychom v tuhle chvíli rozhodli, že se bude stavět, v takové situaci rozhodně nejsme,“ řekl ministr dopravy Dan Ťok (za ANO).

Propojení tří řek prosazuje prezident Miloš Zeman, v minulosti hovořil o možné účasti Číny.

Studie tvrdí, že koridor má i hydrologické a ekologické výhody. „Námítky, že kanál odvede vodu a bude tady sucho, nejsou pravdivé,“ opřel se o její výsledky Ťok.

Reagoval na názor, jehož nositelem je například Jan Piňos z Hnutí Duha. „Stavba by narušila krajinu a vodní režim. Budeme mít co dělat, abychom vůbec udrželi vodu v krajině pro základní životní a biologické funkce, nelze ji pumpovat do tohoto technického díla. Divím se, že v době, kdy zápasíme o každou kapku vody v krajině, tyhle megalomanské betonářské nápady může někdo seriózně položit na stůl,“ řekl dříve.

Podle šéfa plánování na ministerstvu dopravy Ludka Sosny se studie ekologickým námítkám věnovala důkladněji než klasické studie proveditelnosti. Tvůr-

ci považují za efektivní zejména propojení Dunaje s Odrou. Labská větev tak jednoznačně posudky nemá.

Prezident Agrární komory ČR Zdeněk Jandajsek si myslí, že pomocí koridoru by mělo být možné zvyšovat průtoky okolních řek a převádět vodu mezi povodími.

Podle Martina Pavla ze Sweco Hydroprojekt se dá o průplavu hovořit jako o uzavřené soustavě rybníků, mezi nimiž jsou plavební komory s úspornými nádržemi a čerpacími stanicemi. Sám průplav má objem 73 milionů metrů krychlových, což odpovídá přibližně objemu vodní nádrže Rozkoš. Po napuštění by sem měla být přiváděna nová voda pouze pro krytí výparů. I bez doplňování vody bude podle tvůrců studie splavnost v případě kritického sucha přes dva měsíce. **ČTK**



# LIDOVÉ NOVINY

SOBOTA 10. LISTOPADU A NEDELE 11. LISTOPADU 2018

NEZÁVISLÝ DENÍK ZALOŽENÝ 1893

CENA 20 Kč | 10.11.2018

EXKLUZIVNĚ V LN: Rozhovor s prezidentem Polské republiky Andrzejem Dudou

## Polský hlas pro kanál Dunaj–Odra–Labe

PETRUŠKA ŠUSTROVÁ

**VARŠAVA** „Představte si mne v roce 1989. Bylo mi sedmnáct a nebyl jsem nějak přímo angažovaný v opozici. Důležitý byl znak Solidarity, který jsem měl připnutý na tričku,“ vzpomíná v exkluzivním rozhovoru pro LN polský prezident Andrzej Duda. A dodává: „Měl jsem pocit, že se svět obrátil vzhůru nohama a že teď už všechno půjde skvěle. Pamatuji se, jak jsem otec říkal: Za pět let to tady bude jako na Západě. A už je to 30 let a stále máme co dohánět.“

Dnes Andrzej Duda jako hlava

polského státu podporuje mnohem širší vize. Disproporce mezi západní Evropou a zeměmi visegrádské čtyřky (Polskem, Českem, Slovenskem a Maďarskem) je podle něj v řadě oblastí neskutečná. „Musíme tu disproporcii odstranit.“

Je přesvědčen, že cestou je daleko hlubší spolupráce ve východní části Evropy – a nemíní jen země V4. „V mezinárodní debatě o migraci sehrála V4 klíčovou roli, tvrdí Duda. „Visegrádské země si stály za svým

a dnes Evropa opakuje naše návrhy řešení,“ dodává. Jeho koncepce však cílí na ještě širší prostor. V roz-



hovoru zdůvodňuje, proč Polsko i Česko potřebují k prosperitě a bezpečí uskutečnit projekt Trojmoří.

„Potřebujeme spojit baltské přístavy s přístavy na Jadranu a u Černého moře, aby mohlo volně proudit zboží,“ říká polský prezident. Součástí konceptu Trojmoří je podle něj i projekt obřího kanálu Dunaj–Odra–Labe, jehož vybudování podporuje český prezident Miloš Zeman. „Díky současné české vládě bude – doufám – také vodní spojení, propojení Labe s Odrou a Du-

najem,“ řekl Andrzej Duda. Zájem Polska na kanálu nedávno potvrdil ministr námořního hospodářství a vnitrozemské plavby Marek Gróbarczyk.

Polský prezident zdůrazňuje i strategický význam konceptu Trojmoří pro tranzit elektřiny a plynu. „Není třeba vysvětlovat, že je to v životním zájmu nás všech.“

Spojení Baltu, Jadranu a Černého moře přes Česko a Slovensko „pomůže turistice, byznysu, mezilidským vztahům i politickému porozumění,“ věří Andrzej Duda.

**ROZHOVOR NA STRANÁCH 13 A 14**  
Více o kanálu D–O–L na straně 2

PRÁVO • ÚTERÝ 6. LISTOPADU 2018

TRHY &amp; EKONOMIKA

STRANA 17

## Agrární komora je pro stavbu kanálu

Jiří Novotný

Kanál Dunaj–Odra–Labe (DOL), jehož ekonomickou efektivitu potvrdila studie proveditelnosti, má jednoznačnou podporu Agrární komory ČR (AK). Ta chce usilovat, aby vláda urychleně začala s přípravou realizace tohoto projektu, jenž by přispěl k boji proti klimatickým extrémům.

„Odpůrci projektu často argumentují tím, že DOL by odvedl vodu z krajiny a vysušil okolní řeky. S tím ale zásadně

**Vláda by měla urychleně začít s přípravou realizace tohoto projektu**

Zdeněk Jandajsek,  
prezident AK

nesouhlasím. Tento vodní koridor je vodohospodářsky zcela soběstačný. V době kritického sucha by mohl dokonce nadleňšovat průtoky okolních toků a dotovat vodu pro zavlažování,“ argumentuje prezident AK Zdeněk Jandajsek.

Díky možnosti přečerpávání přes plavební stupně bude totiž možné převádět vodu mezi jednotlivými povodími, a uvažuje se dokonce o možnosti čerpání vody z Dunaje. „Pro zemědělství má projekt mimořádný význam. Podobně jako chorvatský průplav Dunaj–Sáva může pomoci také s rozvojem pěstování zeleniny a ovoce v ČR,



Foto: Reakce/veřejná cesta

Projekt vodní cesty, která by propojila střední Evropu s Černým, Severním a Baltským mořem, nachází podporu i v Polsku. Na snímku je už hotový úsek tohoto kanálu na Odře.

namísto toho aby se neekologicky dovážela kamiony ze zahraničí přes celou Evropu,“ je přesvědčen Jandajsek.

Podle ministra dopravy Dana Třásky (za ANO) musí ovšem

nejprve závěry studie projednat členové monitorovacího výboru, složeného ze zástupců jednotlivých ministerstev, univerzit, krajů, zástupců Slovenska a Polska. Pak návrh posoudí

centrální komise MD a projde meziresortním připomínkovým řízením. Teprve poté půjde ke schválení do vlády.

Zvážit je podle Třásky nutné také fakt, že zatímco propojení

všech tří řek by si vyžádalo 582 miliard korun, propojení Dunaje a Odry by podle předložených odhadů vyšlo „jen“ na 281 miliard. Výstavbu kanálu DOL dlouhodobě podporuje

prezident Miloš Zeman. Jeho poradce pro vodní cesty Petra Formana výsledek studie nepřekvapil.

„Vodní cesty mají své místo v dopravě a staví se i v jiných zemích. Taková stavba v Evropě podle mě dosud chybí,“ uvedl Forman. Podle něj by se však měl stát zaměřit nejdříve na severní větvi Odry a využít polský přístup k využití této řeky a s tím spojenou modernizaci oderské vodní cesty.

Polská vláda k vodní dopravě přistupuje jako k prioritě, investuje do modernizace Oderské vodní cesty a hodlá ji zařadit do transevropské sítě TEN-T. Od kanálu DOL očekává strategické napojení námořního přístavu Štětín-Svinoústí na Dunaj, čímž by Štětín mohl konkurovat Hamburku, který má výborné spojení na celou síť vnitrozemských vodních cest.

**Zeman o DOL jednal s Macronem**

Zeman se v rámci oslav 100. výročí založení Československa setkal s francouzským prezidentem Emanuelem Macronem a otevřel téma vzájemné podpory výstavby vodních cest. Francie totiž nyní buduje 107 kilometrů dlouhý průplav Seine-sever mezi Paříží a hranicemi Belgie, který má podobné parametry jako DOL. Francouzskému projektu se podařilo projít přísným ekologickým hodnocením, a mohl by tedy být pro Česko vzorem.

# Nové indukované zdroje podzemních vod v moravské trase vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe

Doc. RNDr. Zbyněk Hrkal, CSc.

Počátek nového tisíciletí je ve znamení vodohospodářských extrémů. Střední Evropu postihují katastrofální povodně, které jsou však v krátkém časovém horizontu střídány suchem. Klesají hladiny podzemní vody, vysychají studny a především v letních měsících nejsou povrchové zdroje v řadě regionů schopny uspokojovat požadavky na pitnou vodu. Nárůst teplot zvyšuje ztráty způsobené evapotranspirací, a tak i přes víceméně konstantní celkové průměrné srážky, klesá objem vody infiltrované do podzemí. Zásoby jedné ze strategických surovin, podzemní vody, dlouhodobě klesají.

Všechny tyto negativní jevy představují velkou výzvu pro naše vodní hospodářství. Řešení vyžaduje komplexní přístup, zasahující do všech sfér národního hospodářství. Jeho společnou filosofií by měla být snaha v maximální možné míře zadržovat vodu v krajině. K tomuto cíli vede celá řada aktivit. Jednou z účinných technologií je umělá infiltrace.

Umělá infiltrace představuje simulaci přírodního procesu, který vodohospodář zefektivňuje. Jedná se o technicky a ekonomicky relativně nenáročnou, z pohledu „náklady – užitek“ velmi efektivní činnost. Výhodou umělé infiltrace je fakt, že je schopna pozitivně reagovat na oba klimatické extrémy – povodně i sucho. Tím do značné míry sjednocuje zájmy vodního hospodářství a ochrany životního prostředí.

Historické počátky používání umělé infiltrace sahají až do starověkého Egypta, kdy se využívala voda z Nilu rozváděná umělými kanály k zajištění vody pro políčka v zemědělství a pro doplňování vody ve studních. V Evropě byly praktické zkušenosti, ale i teoretické poznatky publikovány ve druhé polovině 19. století. Teoretické základy tomuto způsobu využívání podzemní vody položil Adolf Thiem vypracováním teorie břehové infiltrace již v roce 1877. Na základě jeho teorie byly navrhovány studňové řady v potřebné vzdálenosti od řeky tak, aby bylo dosaženo očekávaného množství jímání vody, ale i dostatečná doba jejího zdržení při průsaku v podzemí, která byla tehdy stanovena na 15 dnů.

Z evropských států doznala největšího uplatnění umělá infiltrace zejména v Německu, kde je vybudována řada zařízení, které se velmi dobře osvědčily v dlouhodobém provozu. Podstatnou část vody pro svoji potřebu tak získávají z větších měst Dráždany, Düsseldorf, Bassen, Wiesbaden, Frankfurt, Krefeld. V České republice se umělá infiltrace poprvé začala aplikovat na přelomu 19. a 20. století. Tehdy se začínají využívat indukované zdroje vodárny v Káraném, jejíž první část byla vybudována v letech 1906–1913 v dolním Pojizeří podle projektu Adolfa Thiema z Lipska. Tato vodárna byla po dlouhou dobu základním zdrojem zásobování hl. města Prahy, využívající vodu prosakující z Jizery do okolních kvartérních šterkopísků v 26 km dlouhém úseku od soutoku Jizery s Labem do severního okolí Benátek nad Jizerou. Voda je jímána celkem 685 vrtnými studněmi, hlubokými 8–12 m, vzájemně vzdálenými 20–40 m a situovanými kolem 250 m od břehu Jizery. Celková vydatnost všech studní dosahuje ca 1 m<sup>3</sup>/s.

Jestliže ještě v polovině šedesátých let dvacátého sto-

letí patřila Česká republika mezi světovou špičku v oblasti umělé infiltrace, následující desetiletí jsou ve znamení našeho odborného úpadku. Teprve prohlubující se negativní dopad sucha přivedl odbornou veřejnost k myšlence navázat na staré tradice a realizovat nové projekty. Ministerstvo životního prostředí zahájilo podporu několika pokusných lokalit, z nichž dvě budou v trase budoucího koridoru D-O-L.

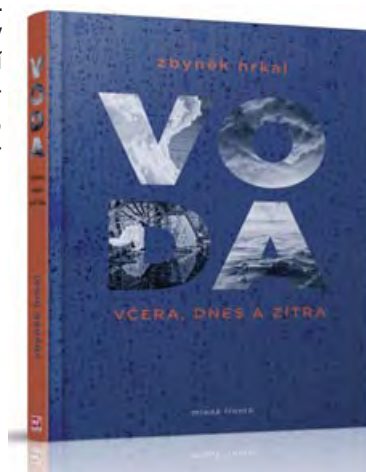
Obvyklá námitka proti efektivnosti břehové infiltrace směřuje k faktu, že pokud v období sucha chybí voda v povrchovém toku, pak se jí nebude dostávat i pro zasaňování do okolních kvartérních sedimentů. Samozřejmě, že jediným zdrojem vody v České republice jsou atmosférické srážky. Uvedená námitka má proto opodstatnění, břehová infiltrace skutečně vodu neumí „vyrobit“. Pokud ale ve vodním toku hladina, byť na omezenou dobu, stoupne (v období povodňového stavu nebo v důsledku technologického zásahu), pak umělá infiltrace poměrně velké objemy vody zadrží, resp. zpomalí jejich odtok. Moravská větev koridoru D-O-L plánuje v rámci svého fungování přečerpávání velkých objemů povrchové vody. Tím přesně naplní jednu ze základních podmínek pro efektivní fungování břehové infiltrace, zadržet vodu v krajině jak z hlediska ochrany přírody, tak i praktického – zajištění nových zdrojů pitných a užitkových vod.

Předcházející průzkum prokázal na pilotních lokalitách v okolí Kojetína a Přítluk, že obě tyto oblasti mají potenciál pro vybudování systému jímání indukovaných zdrojů podzemních vod. Pod cca 2 metry náplavových hlín se nachází až 6 metrů mocné křemité fluvialní štěrky a hrubozrnné písky. Koefficient transmisivity  $T$  se pohybuje v rozmezí 1,7 · 10<sup>-3</sup> až 3 · 10<sup>-3</sup> m<sup>2</sup>/s, oblast je tak vhodná pro velké soustředěné odběry regionálního významu.

Povrchová voda v řece Moravě by se tedy postupně přeměňovala ve vodu podzemní. Ta má kromě řady jiných pozitivních vlastností delší dobu zdržení v krajině než voda povrchová. Detailní průzkumné práce v následujících letech kvantifikují bilanci nově vzniklých indukovaných zdrojů podzemních vod a navrhnují optimální technické řešení jejich jímání. Mimo jiné bude nutno vyřešit problematiku kvalitativní a vyjasnit mechanismus kolmatačních procesů, které budou rozhodovat o životnosti jímacích řadů.

O tom, že tyto otázky jsou řešitelné, svědčí délka provozování břehové infiltrace na Jizeře, která běží bez přerušování již více než sto let.

**Redakční rada doporučuje našim čtenářům novou knihu hydrogeologa Zbyňka Hrkala *Voda včera, dnes a zítra*, ve které se věnuje i významu vodních cest.**



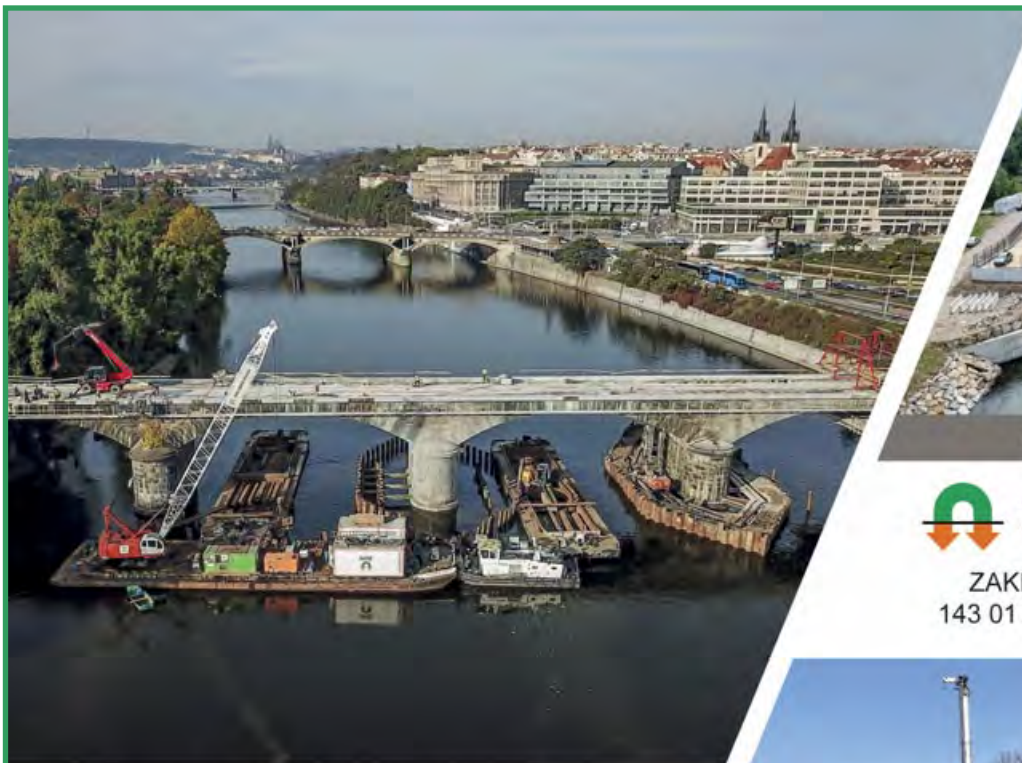
**Inteligentní stavění  
spojuje lidi.**

## PORR a.s., Vodohospodářské stavby Vám nabízí

- Výstavbu a rekonstrukci malých vodních nádrží a biokoridorů
- Rekonstrukci a revitalizaci vodních toků
- Výstavbu protipovodňových opatření
- Výstavbu kanalizačních stok a přívaděčů
- Realizace ČOV
- Vodovodní řady a přívaděče
- Odlehčovací komory, soutokové šachty, shybky
- Ražbu plně mechanizovanými razicími stroji
- Ražené štoly prováděné hornickým způsobem
- Kolektory, teplovody, parovody, horkovody

PORR a.s. Dubečská 3238 | 36 . 100 00 Praha 10  
T +420 267 226 111 . [porras@porr.cz](mailto:porras@porr.cz)  
[porr.cz](http://porr.cz)

powered by **DORR**



Rekonstrukce Negrelliho viaduktu v Praze

**SPOLEHLIVÝ A SILNÝ PARTNER  
PRO ZAKLÁDÁNÍ V KONTAKTU  
S VODNÍM PROSTŘEDÍM**



Malá vodní elektrárna Liptovský Ján

 **ZAKLÁDÁNÍ STAVEB®**

ZAKLÁDÁNÍ STAVEB, A. S., K JEZU 1,  
143 01 PRAHA 4-MODŘANY, [WWW.ZAKLADANI.CZ](http://WWW.ZAKLADANI.CZ)



Malá vodní elektrárna na jezu Veletov na Labi



ŘEDITELSTVÍ  
VODNÍCH  
CEST  
ČR

## Stavíme moderní vodní cesty pro 21. století

Ing. Jan Bukovský, Ph.D. – Ředitelství vodních cest ČR

### Rozběhly se stavební práce na zvyšování parametrů Vltavské vodní cesty

V listopadu 2018 Ředitelství vodních cest ČR dokončilo zadávací řízení a uzavřelo smlouvy o dílo na první dvě stavby komplexního souboru investičních akcí „Zvyšování parametrů Vltavské vodní cesty“. 1. listopadu bylo předáno staveniště stavby Modernizace rejd plavební komory Praha – Štvanice a 15. listopadu následovalo předání staveniště stavby Zvýšení ponorů na Vltavské vodní cestě – říční část. Na obou stavbách vzápětí začaly zemní práce, prováděné vesměs pomocí vodní mechanizace.



Spolufinancováno Nástrojem Evropské unie pro propojení Evropy

### 1. vodocestný projekt spolufinancovaný Nástrojem Evropské unie pro propojení Evropy v České republice

O převratný okamžik se jedná zejména tím, že stavba Modernizace rejd plavební komory Praha – Štvanice je součástí projektu spolufinancovaného Nástrojem Evropské unie pro propojení Evropy CEF. U tohoto projektu Ředitelství vodních cest ČR uspělo v rámci výzvy roku 2017 jako první vodocestný projekt financovaný CEF v České republice, přičemž na rozdíl od většiny jiných programů EU je tento nástroj řízen přímo agenturou INEA Evropské Komise Generálního ředitelství pro mobilitu. Druhou akcí zahrnutou do tohoto projektu je stavba Úprava ohlaví plavební komory Hořín, kde je momentálně dokončováno zadávací řízení na zhotovitele a ještě do konce roku 2018 bude uzavřena smlouva s vybraným zhotovitelem. Další dílčí stavbou zvyšování parametrů je přestavba mostů přes plavební kanály, kdy rovněž ještě v roce 2018 bude dokončeno zadávací řízení na zhotovitele prvního souboru 5 mostů přes plavební kanál Vraňany – Hořín. Stavební práce zde začnou počátkem roku 2019.



Vizualizace nového mostu přes Hořínský plavební kanál

Cílem zvýšení parametrů Vltavské vodní cesty jako jedné z prioritních akcí Koncepce vodní dopravy i koridoru hlavní sítě TEN-T Východ – východní středomoří (OEM) je zvýšení podjezdových výšek ze současných 4,50 m na 7,0 m a ponorů ze současných 1,80 m na 2,20 m až do přístavu Praha – Radotín, spolu s vyřešením kapacity a bezpečného uspořádání čekacích stání u plavební komory Praha – Štvanice. Konsolidovány tak budou plavební parametry s Labem a vytvořeny budou podmínky nejen pro atraktivní plavbu velkých osobních lodí do Prahy, ale také pro vyšší kapacitu lodí pro citylogistiku a prodloužení relací mezinárodní nákladní plavby až do přístavu Praha Radotín, který má vynikající napojením na dálniční síť. Kolem roku 2021 tak nejen že nebude platit současné významné omezení výšky pod mosty pro osobní lodě z Labe až do Prahy, ale také nákladní lodě na této relaci uvezou až o 30 % více nákladu. Vyšší konkurenceschopností by se tak mohlo podařit část těžké kamionové dopravy dostat ze silnic na lodě a snížit zatížení historických center měst těžkými auty s odpadem a stavebním materiálem.

### K právě zahájeným stavbám

Modernizaci rejd plavební komory Praha – Štvanice re-

alizuje dodavatel označený jako „Společnost pro PK Štvanice, Metrostav – Eurovia“ se stavebními náklady 109 mil. Kč bez DPH. Práce mají být dokončeny do března 2020 a jejich realizace by neměla negativně ovlivnit plavební provoz. V horní rejdě bude vybudováno nové samostatné čekací stání pro malá plavidla celkové délky 40 m se 7 dalbami umožňující bezpečné vyčkávání rekreačních plavidel na proplavování mimo prostor pro velké osobní a nákladní lodě. U stávajících daleb pro velká plavidla dojde k prohloubení na hloubku 2,50 m, která umožní ponor lodí 2,20 m. V celé rejdě pak bude nové osvětlení a informační a komunikační zařízení.

V dolní rejdě budou práce podstatně rozsáhlejší. Stávající úzký plavební kanál bez jakéhokoliv čekacího stání bude po proudu od Negrelliho železničního viaduktu rozšířen do levého břehu do ostrova Štvanice pomocí téměř 200 m dlouhé svislé štětové stěny. Nejen, že dojde k rozšíření manévrovacího prostoru v rejdě k bezpečnému zaplouvání do plavební komory, ale zejména vznikne samostatné čekací stání u stěny pro velké lodě délky až 137 m (maximální užité délky na tomto úseku vodní cesty) a 20 m dlouhého stání pro rekreační lodě. Také zde bude instalováno osvětlení, světelná signalizace vjezdu do plavebního kanálu a informační systém.



Práce na modernizaci dolní rejd plavební komory Štvanice

Zvýšení ponorů v říčním úseku Vltavy realizuje „Společnost Zvýšení ponorů na Vltavské vodní cestě“, sdružující firmy Labská, strojní a stavební společnost s.r.o., ATH STAV, s.r.o., HYDROSERVIS CZ s.r.o. a Evropská vodní doprava – Sped, s.r.o., se stavebními náklady 127 mil. Kč bez DPH. Ve všech zdržích mezi Mělníkem a Prahou – Radotínem v místech, kde dnes není k dispozici plavební hloubka 2,50 m, bude koryto na tuto hloubku prohloubeno. Práce budou probíhat vždy jen v dílčích úsecích, kde je dnes nižší hloubka. Vytěženo bude celkově asi 130 tis. m<sup>3</sup> materiálu, z toho nejvíce 43 tis. m<sup>3</sup>

ve zdrži zdyadla Klecany (plavební komora Roztoky). Veškerý materiál bude dopravován nejekologičtějším a zároveň nejekonomičtějším způsobem, tj. po vodní cestě a do konce roku 2019 by mělo být hotovo.

**Rok 2019 tak bude na Vltavě rokem, kdy se začne svými parametry Vltava vracet na mapu moderních evropských vodních cest, kam vždy patřila. Věříme, že se tak po dokončení prací významně oživí nejen rekreační a osobní plavba, ale zejména nákladní vodní doprava opět najde své místo na dopravním trhu v centrální oblasti Čech.**



## Spolufinancováno Nástrojem Evropské unie pro propojení Evropy

Stavba Modernizace rejd plavební komory Praha – Štvanice je spolufinancovaná Evropskou unií prostřednictvím programu Nástroj pro propojení Evropy. Za tuto publikaci odpovídá pouze její autor. Evropská unie nenese odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.

# Plavecký svátek: Vodní doprava na řece Vltavě před sto lety

Ivan Černý

Závěr letošního září patřil svazu vltavanských spolků, sdružených ve Vltavanu Čechy. Ten pozval širokou veřejnost 24. 9 na pražskou náplavku na Rašínově náměstí u železničního mostu na unikátní akci, nazvanou: **Vodní doprava na řece Vltavě před sto lety.**

Za mimořádné pozornosti domácích i přespolních návštěvníků zde byla pokřtěna replika vltavského šífu nesoucí jméno VLTAVAN a následovaly romantické projíždky na tomto šífu. Tímto vyvrcholila řada akcí jmenovaného projektu, který se konal pod záštitou ministra dopravy Dana Ťoka. A jak bývalo za stará zvykem, nechybělo ani slavnostní žehnání repliky vltavského dopravního šífu, které provedl Dominik kardinál Duka OP, arcibiskup pražský a primas český.

## Řada báječných doprovodných akcí

Samotná plavecký svátek byl zahájen 17. září, kdy byl na náplavce zajištěn prostor na pontonu a dovoz dřeva na stavbu budoucích vorových tabulí. Posléze připlula replika výletní dřevěné lodě – šífu, starými plavci nazývaného „šenák“ ze smíchovského přístavu k pontonu u Výtoně. Dokumentaci pro výrobu šífu připravila Střední odborná škola ve Volyni na základě původních plánů z loděnice Jan Šílený a synové z Týna nad Vltavou a šíf vyrobila podle těchto plánů firma Kolumbus z Lipníku nad Vltavou.

Velký zájem veřejnosti vyvolala i výstava historických fotografií a dokumentů o plavbě na řece i již zmíněné plavby na šífu po Vltavě. Mimořádně zajímavá byla i možnost sledovat ukázky sestavování vorových tabulí purkráckými voraři a sestavování tří vorových tabulí do tzv. vorového pramene. A pod hlavičkou Dne tradic a řemesel měli zájemci z řad veřejnosti možnost vlastnoručně si vyzkoušet práci se dřevem. K posílení a občerstvení sloužila ochutnávka rybích specialit a vše jistila muzika populární kapely Třehusk s harmonikářem i flašinetem.

## Vor, první dopravní prostředek na řece

Jak jsme se dočetli na výstavě historických dokumentů při akci Vodní doprava před sto lety, vory sloužily pro přepravu dřeva, ale i dalších druhů zboží. Jedinou jejich nevýhodou bylo, že byly použitelné pouze pro plavbu po proudu. Podmínky pro voroplavbu byly na dvou našich největších řekách, Vltavě a Labi natolik příznivé, že už od 14. století docházelo k úpravám řečiště a k úhradě nákladů se ze splavněného dříví vybíralo clo.

Běžné vory byly cca 80–100 metrů dlouhé, obsluhovali je 2 až 4 plavci. Složené byly asi ze 70 až 120 opracovaných kmenů, na nichž se vozívalo ještě paličkové dříví, sůl, ryby a jiné zboží. Plavily se ale i vory větší, mnohdy až 180 metrů dlouhé, ty měly 8 plavců. Velikost vorů záležela na stavu vody a říčního



Replika výletní dřevěné lodě - šífu - tzv. šenáku

koryta, plavci měli zkušenosti s tím, co kde se dalo plavit a vždy poslední slovo měl tzv. vrátný voru.

Každý vor byl vpředu svázan pevně a natěsno, vzadu volněji nebo vůbec, proto se od předu rozšiřoval. První vor se nazýval předák, předáková tabule nebo vrátneský vor – na levé (vrátnské) straně veslo obsluhoval vrátný – kapitán plavby – a na pravé (pacholčí) straně další člen posádky. Druhý byl slabák, pacholčí vor. Na něm bývala kuchyně s ohništěm a protisměrné veslo opačina. Na slabáku bylo také označení firmy – majitele a vrátného. Třetí vor byl šrekovej, na něm byla jedna z brzd, 3–7 metrů dlouhá kláda, zapuštěná kolmo do dna řeky. Poslední vor se jmenoval zadák nebo kormidelník.

### Nebezpečné řemeslo

Voroplavba byla velmi náročná na schopnost vorařů, kteří navíc byli neustále po kotníky ve vodě, neboť se



přes klády převalovaly vlny. Hrozilo nebezpečí sklouznutí i rozdrčení kotníků při chybném kroku a uvíznutí mezi kládami. Povolání se většinou dědilo z generace na generaci, plavecké posádky existovaly již od středověku. Plavcem nemohl být kdekdo. Zájemci o toto řemeslo skládali mnohastupňové náročné zkoušky pro plavecký certifikát, jakousi plaveckou knížku. Vory musely bez úhony propout i velmi náročnými úseky, jakými bývaly zejména propustě u jezů. Plavbu vedl vrátný, při plavbě musel mít u sebe vrátnský patent, který dostal po složení přísných zkoušek v Praze.

### Stavba vorů a přednosti vodní dopravy

Běžně trvala zkušební partě vorařů kolem čtyř dní a ku příkladu plavba z Pardubic do Kolína trvala asi 1 den, do Mělníka další 3–4 dny. Vory putovaly do větších měst především jako palivové i stavební dříví, trámy na mosty a podobně. Výnosné bylo dodávat výdřevu do dolů v Kutné Hoře, a od 16. století se běžně plavilo až do Hamburku. Je známo, že kladené dřevo je na rozdíl od dopravaného po souši kvalitnější, tvrdší a méně napadené škůdci. Navíc jeho vodní doprava, jakož i jiného materiálu či zboží a nejrůznějších jiných nákladů je ekonomicky a ekologicky výhodná, zvláště v současné době, kdy jsou naše dálnice přetížené drahými a životní prostředí zatěžujícími transporty nákladních automobilů. Ostatně, i na tento fakt měl popisovaný projekt spolku Vltavan Čechy upozornit jak veřejnost, tak zodpovědné politiky.

### Prolog

Na náplavce pod smíchovským železničním mostem nechyběly ani stánky se suvenýry. K mání byl i kameňáček z pálené hlíny, keramika, starými voraři nazývaný Plaváček. Ten po staletí věrně plavcům sloužil a nesměl chybět v žádné plavcově výbavě. Používal se na vše tekluté, vařila se v něm polévka, v chladu grog, v horku chladil pivo. Bývalo pravidlem, že si ho plavci kupovali u hrnčíře kdesi na Šumavě a po splutí jednoho rázu (plavby pramene s jednou posádkou z vaziště do místa určení) ho tradičně rozbili a hodili do vody coby rituální oběť za poděkování řece za dobrou vodu a pro zdar další plavby. Není to žádná zkazka, jak svědčí dno Vltavy u Výtoně, které je dodnes plné hliněných střepů, z nich se mnohé vzorky dostaly i do Plaveckého muzea v budově historické celnice. I my jsme si jeden z Plaváčků koupili a do Vltavy hodily s přáním, aby se již konečně podařilo dokončit vodní koridor Dunaj-Odra-Labe.





# PRAGUE BOATS



- Firemní večírky
- Konference
- Soukromé akce
- Akce na míru
- Speciální plavby

## **PRAVIDELNÉ PLAVBY:**

- Hodinová plavba
- Dvuhodinová plavba
- Plavba s obědem
- Plavba s večeří
- Sladká Praha

[www.prague-boats.cz](http://www.prague-boats.cz)



# Život není takový – je úplně jiný (72)

Ing. Josef Podzimek

*Kuňkáme jako žáby v rybníce  
a nechápeme, že nám chybí moře.*

T. G. Masaryk

Při posledních dlouhých pořadech v rozhlasu a televizi o dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe jsem si stále opakoval výše uvedenou moudrost našeho prvního prezidenta.

Když se podíváme na mediální pozornost tisku, rozhlasu a televize ke studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe musíme si při posuzování průběhu výše uvedených sdělovacích prostředků připomenout další citát.

*Novinář – nežil jsem nadarmo,  
jen co nenávisť se mi podařilo vyvolat.*

Karel Čapek

Někteří novináři a moderátoři zase předvedli, že nejlépe se hovoří o věcech, kterým vůbec nerozumíte, neboť když něčemu trochu rozumíte, tak občas znervózníte. To výše uvedení nikoliv. Zcela suverénně a důsledně se vyhýbali správnému odbornému názvu vodní koridor a vždy hovořili o kanálu. Nikdy si nepřipustili, že jde o dokončení. Bylo to nápadnější než přímá nenávisť zelených aktivistů. Ti aspoň plní své zadání od těch, kteří je platí. Nejlépe to zaznělo před lety v televizním pořadu Reportéři ČT. Nejvýraznější postava celého pořadu, který se týkal dokončení splavnění labské vodní cesty, tj. vodního díla Děčín a Přelouč II, byl známý zelený aktivista Miroslav Patrik ze skupiny Děti země. Ten doslova řekl: „*My víme, že vodní doprava je nejekologičtější a nejekonomičtější, ale kdyby začaly po Labi plout nákladní lodě, tak by železnice musela snížit tarify na polovinu a to nemůžeme dopustit!*“ Nikdo neprotestoval a dokonce bývalého ředitele ŘVC Ing. Miroslava Šefaru to tak vyděsilo,

že odešel ze záběru. Vraťme se ale opět k současnosti.

Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe vyšla kladně i přesto, že různými triky a použitím výpočetního modelu, který extrémně zvýhodňuje rychlost dopravy, neměla vyjít. Ekonomicky vyšel, i když náklady na jeho výstavbu byly zvýšeny na trojnásobek. To překvapilo i mne. Náklady na vodní koridor D-O-L jsou i po tomto rekordním navýšení pořád podstatně levnější než pouhé dokončení dálniční sítě i nově plánovaná vysokorychlostní železnice, která nás přepraví z Prahy do Brna o 10 min. rychleji. No to je tedy bomba... Přitom si nikdo nevšimá, neopouje plánovanou rychlost této vysokorychlostní železnice 160–200 km/hod. v době, kdy francouzský TGV již téměř 40 let jezdí rychlostí 360 km/hod. a já sám jsem jel při návštěvě čínské Šanghaje před 15 lety z letiště rychlovlakem rychlostí 430 km/hod. Kdo by se tím zabýval, vždyť na to máme odborníky. Ne tak dokončit vodní koridor D-O-L. Na to jsou odborníci všichni. Bohužel ani ti, kteří nám fandí, nevěnují 2 hodiny času, aby se s problematikou dokončení seznámili tak, aby věděli, proč jsou pro D-O-L nebo proč nejsou pro D-O-L.

Proto z této knihy ocitují pár důležitých informací a citáty moudrých.

Nejlépe pochopíte, že jde o dokončení a ne o nový projekt při podrobné prohlídce první předsádky



Věřím, že naše čtenáře mohou kladně ovlivnit i čtyři moudra z této knihy.

**Albert Einstein**

„Je smutná doba, když je snadnější rozbít atom, než zničit lidské předsudky.“



**Tomáš Baťa**

„Není třeba umělých čísel výnosnosti plavby, neboť kromě plavby jest zde výnos z vodní síly, zisk z nezníčené úrody, vyšší výnos z pozemků a hlavně rozvoj života a podniků okolo řeky.“



**František Nepil**

„Dálnice a železnice, jistě, zvyknete si na ně, ale přeci jen jsou jakousi trvalou jízou v krajině, průplavy a kanály jsou spíše její ozdobou. Jakmile průplav začne fungovat, jeho okolí se zazelená a stane se zádobnou součástí krajiny, je obohacením života, je rozhojněním přírody.“



**Libor Záruba**

„V technice neexistují slova Nejde to.“

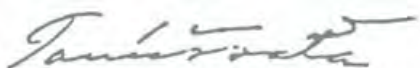
Z úvodních slov vám, naši čtenáři, vyberu jen ty nejdůležitější:

## Moravané!

Je důležitější otázky nežli ta, jak zlepšit a zpříjemnit život nás všech? Jak ulehčit práci rolníkům a zvýšit výnos jejich polí a luk? Jak osvobodit lidi pracující v průmyslu od dřiny a zvýšit jejich mzdy využitím sil mechanických a sil přírody? Jak ozdravit naše vesnice a města a pomoci svým dětem, aby vyrůstaly ve zdravé, silné pokolení? Je naší povinností myslet nad těmito úkoly a domyslet je. **Nikdy se nedostaneme ani krůček dopředu v budování blahobytu obyvatelstva země Moravskoslezské, pokud si neuděláme pořádek ve svých hlavách.**

Úpadek, v jakém se nalézáme, je nejlépe patrný z vládního návrhu zákona o vodocestném fondu, který má být rozhodujícím pro úpravu vodního hospodářství v celém státě. O zemi Moravskoslezské zmiňuje se tento návrh jako o neznámé zemi, v níž otázky vodocestné se ponechávají k rozřešení soukromým podnikatelům, kteří prý uskuteční průplav labsko-dunajsko-oderský.

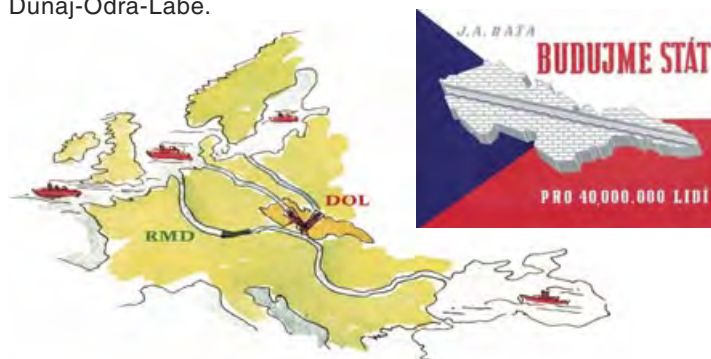
Je více nežli problémem země a více nežli problémem říše. Je to problém evropský, ba světový, neboť usplavněním Moravy přiblížíme se k uskutečnění spojení tří největších středoevropských řek: Labe, Dunaje a Odry a spojení tří moří.



**Tomáš Baťa**

projev přednesený na Zemském zastupitelství v roce 1930

O sedm let později v roce 1937 vyšla slavná knížka J. A. Bati **Budujme stát pro 40 000 000 lidí**, kde se tento významný podnikatel podrobně zabývá průplavem Dunaj-Odra-Labe.



Také mne zaujalo **Programové prohlášení vlády Československé republiky po mnichovské zradě a obsazení velké části pohraničí nacistickým vojskem.**

Cituji z projevu, který přednesl 13. 12. 1938 tehdejší předseda vlády Rudolf Beran.

**VE VODNÍ DOPRAVĚ JE NEJDŮLEŽITĚJŠÍM NAŠIM ÚKOLEM DOKONČITI SPLAVNĚNÍ STŘEDNÍHO LABE, UPRAVITI TOK VLTAVY A VYBUDOVATI DUNAJSKO-ODERSKÝ PRŮPLAV.**

Tento projev, přednesený právě před 80 lety, končil slovy: „Skláním se v této chvíli před génielem našich národů ve víře, že věrnost k národním tradicím a k sobě navzájem nedá zahynouti nám ni budoucím“.

A co naši předci udělali? I po obsazení zbylého území Československé republiky v březnu 1939 a vzniku Protektorátu Čechy a Morava dál stavěli průplav Dunaj-Odra-Labe. V roce 1938 dokončili VD Nedakonice na Moravě.



Dále v roce 1940 postavili VD Klavary na Labi



a v roce 1944 dokončili zdymadlo Hradištko na Labi.



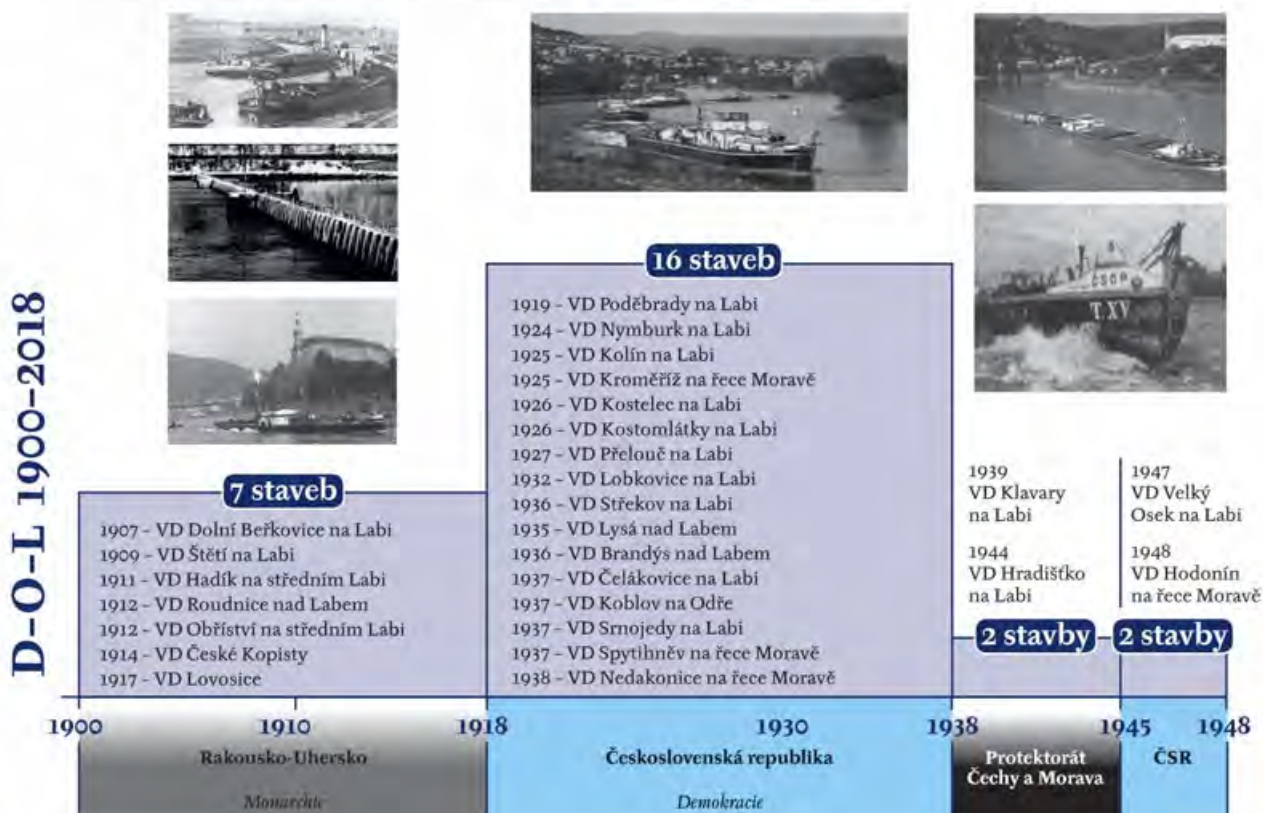
Dne 8. 12. 1939 se uskutečnil slavnostní výkop průplavu Odra-Dunaj na slezské straně a téměř ve stejnou dobu byla zahájena výstavba tohoto průplavu z rakouské strany. V roce 1940 byla zahájena i výstavba zdymadla Velký Osek na Labi. Tím bylo vlastně plněno programové prohlášení vlády ČSR z 13. 12. 1938. Nebudu dále popisovat, jak

pokračovala výstavba průplavu D-O-L v dalších 25 letech.

V letech 1962 až do roku 1990, tedy téměř dalších 30 let, jsem se na výstavbě či modernizaci labsko-vltavské vodní cesty, jako součásti rozestaveného vodního koridoru, osobně účastnil.

**STÁLE SE STAVĚLO AŽ DO ROKU 1990.**

## Proč jde o dokončení a ne o novou výstavbu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe?



### o nových staveb



**29 LET  
STUDUJEME,  
ROKUJEME,  
OPRAVUJEME  
A NESTAVÍME  
ŽÁDNÉ NOVÉ  
VODNÍ DÍLO**

**D-O-L 1900-2018**

Opět se vraťme do současnosti. Cituji z mého úvodního slova z knížky O dokončení vodního koridoru D-O-L:

## *Kam kráčíš, vodní cesto?*

Nebojím se závěru studie proveditelnosti, že vodní koridor Dunaj-Odra-Labe je pro Českou republiku a celou Evropu ekonomicky nevýhodný. Bojím se závěru, že něco na tom D-O-L je, ale musí se ještě vyhodnotit další trasa, vytvořit nové memorandum, uskutečnit další měření a výpočty, ustavit nové komise, poradit se s okolními státy, jestli my, Češi, vodní koridor Dunaj-Odra-Labe máme chtít dokončit. Jestli je jediným důvodem výše uvedené studie další odklad konečného rozhodnutí, pak tomu rozumím, ale nesouhlasím.

Když studie proveditelnosti jednoznačně doporučí pokračování ve výstavbě této křižovatky tří moří, pak to bude cesta k vítěznému dokončení stavby, která se táhne již víc jak 100 let. Když bude výsledek rozborů nebo negativní, pak se rozhodnutí odsune a tak knížka má být vodítkem a přípravou pro další vylodění.

Ing. Josef Podzimek

To jsou slova rok stará, i nyní se objevil nový fenomén. Studie vyšla, a tak můžeme začít již v roce 2030 s výstavbou vodního koridoru D-O-L. No není to nádherné odsunutí výstavby? Posuďte sami:

- v roce 1901 zákonem stanovená doba výstavby průplavu D-O-L 20 let,
- v roce 1939 zákonem stanovená doba výstavby průplavu D-O 6 let,

- v roce 2018 studie proveditelnosti D-O-L předpokládá zahájení stavby za 12 let.

Není to úžasné? Máme podlehnout nové taktice? Myslíme, že musíme ohlídat šest zásadních věcí:

- **zabránit snaze vypustit jedno písmeno L.** Místo Dunaj-Odra-Labe zákonem odsouhlasit vypuštění územní ochrany labské větve vodního koridoru,
- **okamžitě zahájit jednání o odběru vody z Dunaje** do vodohospodářsky deficitního území Jižní Moravy,
- **zpracovat a schválit paragrafové znění zákona o dokončení vodního koridoru D-O-L,**
- **zákonem stanovit postupnou realizaci vodního koridoru D-O-L** a zabránit tak pozvolnému umrtvení celého projektu do roku 2030,
- **ustavit vládního zmocněnce a vládní výbor pro vodní koridor D-O-L,**
- **prověřit, jak je možné, že příprava VD Děčín trvá víc jak 20 let** a stála víc jak 600 milionů Kč. Stejně tak u VD Přelouč, jehož příprava stála přes 200 mil. Kč.

## *100 let po první světové válce opět začínáme*

Chci se soustředit na jeden z nejvýznamnějších projektů pro střední Evropu a pro Českou, Slovenskou a Polskou republiku zvláště. Jde o dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.



*Šest prezidentů Visegrádské čtyřky se slovinským a rakouským prezidentem symbolicky stříhají pásku při zahájení výstavby dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe na Pražském hradě 11. 12. 2014*

To jsem dříve nevěděl a dozvěděl jsem se to až z prvního vydání knihy Křižovatka tří moří, a proto jsem byl ovlivněn názorem mých dřívějších ministrů, že vodní dopravu nepotřebujeme, neboť vše odvezeme po železnici a po silnici. Dospěl jsem k názoru, že jde o nejdůležitější projekt pro naši krásnou zemi a celou střední Evropu. Pochopil jsem, že mimo nemiřitelného soupeření mezi železnicí, silnicí a vodní cestou je neuvěřitelné nepochopení významu tohoto projektu. Je to dáno jeho univerzálností. Právě tato jeho přednost je zároveň příčinou jeho nepochopení. Vždy se srovnává pouze s jedním segmentem jeho přínosů. Buď je srovnávána rychlost přepravy, nebo jednostranné zásahy do přírody, aniž by se uvedly nezpochybnitelné ekologické přednosti vodní dopravy. **Řešíme povodně dílčími protipovodňovými opatřeními, ale zapomínáme na mimořádný protipovodňový přínos vodního koridoru D-O-L. Řešíme období sucha, ale odkládáme jednání s okolními státy o odebrání dunajské vody, kterou bychom snadno přečerpávali do vodohospodářsky deficitních oblastí jižní a střední Moravy právě vodním koridorem D-O-L.** Máme problémy se solárními a větrnými elektrárnami, ale nebudujeme přečerpávací a průtočné elektrárny pro zmírnění očekávaného energetického kolapsu. Úplně mimo pozornost občanů je zajištění energetické bezpečnosti státu. Upínáme se na ropovody a plynovody a zapomínáme na přepravu kapalného plynu a dalších strategických surovin v tankerech po vodě, která umožní rychlý přesun z bezpečných oblastí. **Připravujeme se na velkou nezaměstnanost, obzvláště na Ostravsku, ale neurčujeme výstavbu průmyslové zóny u vodního koridoru D-O-L.**

**Necháváme se ovlivňovat negacemi vodní cesty a nevíme si, jak jsme manipulováni do pozice pro nás občany nevýhodné. Nikdo nám nepřipomíná, že jsme jedinou zemí z 28 států EU, která není přímo nebo kvalitní vodní cestou napojena na moře. Přitom je spočítáno, že státy, které nemají vodní dopravu, jsou o 5 % chudší, než státy přímořské. Poukazuje se na mimořádné finanční náklady, aniž by se dělily počtem let výstavby a dokonce možným a rozhodujícím financováním z evropských peněz.**

**Sám se domnívám, že začít na dokončovacích pracích vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe se musí kdekoli na trase, kde bude nejlepší ekonomická a politická poptávka.**

Zároveň musíme stále pracovat na osvětě mezi námi Čechy, Moraváky a Slezany a o spolupráci musíme přesvědčit i naše sousedy na Slovensku, v Německu a Rakousku. Ironií osudu Poláci přesvědčují nás Čechy o důležitosti vodního koridoru Dunaj-Odra. I našim sousedům dokončení propojené soustavy evropských vodních cest pomůže k budoucí prosperitě.

**Miloš Zeman,**  
prezident České republiky

Na závěr bych uvedl i něco pozitivního. Z probíhající tiskové a rozhlasové kampaně bych chtěl pochválit zpracovatele studie proveditelnosti Ing. Martina Pavla, který tím, že celou problematiku opravdu prostudoval a tím pochopil, a nepřistoupil na negativistický postoj k tomuto projektu. Jsem mu vděčen, že kromě slovního připuštění i jiných než dopravních předností vodního koridoru, přiznal, že nebyli schopni ekonomicky kvantifikovat ekologické přínosy vodního koridoru D-O-L, i když metodiku bývalého ministra životního prostředí Ivana Dejmalu mají k dispozici. Pochvala patří i Ing. Ludku Sosnovi, PhD., který pochopil, že nelze už jít proti proudu a zvolil taktiku posunutí termínu

výstavby na rok 2030. Jistě při dalším hodnocení a přípravě zákona o D-O-L přistoupí na přesně definované dílčí termíny výstavby a územní hájení celé trasy D-O-L. Vynikající byl rejdář Jan Vinkler, který vše vyjádřil stručně: **„Přestaňte povídat a starat se o to, zda budeme mít dostatek lodí, stavte vodní cesty a my budeme plout“.**

Prof. Bedřicha Moldana nebudu komentovat, neboť to posluchači udělali za mne. Jeho ne, ne, ne, bez jediného zasvěceného argumentu, bylo až nápadné. Ani ostatní ekologické oponenty, kteří chrání tu bobru, tu ropuchu a další a další zvířátka, která o tuto banální ochranu ani nežádají a nic se jim po vybudování D-O-L nestane, nebudu komentovat, tím spíš, že vždy zapomenou na opravdové zájmy člověka.

Samozřejmě poděkování patří Ing. Petru Formanovi, který bez emocí, s velikým nasazením a odbornou znalostí ochránil studii proveditelnosti proti zápornému ekonomickému výsledku. **Dále se těším, že právě Ing. Petr Forman s prezidentem Agrární komory ČR Ing. Zdeňkem Jandajskem, CSc., doplní studii proveditelnosti o přednosti D-O-L v oblasti zemědělství a ekologie.**

Stejně tak věřím, že předseda legislativní rady Ministerstva zemědělství JUDr. Michal Hašek se ujme zpracování paragrafového znění zákona o D-O-L a doporučí svému ministrovi zemědělství Ing. Miroslavu Tomanovi, CSc., aby zaštil funkci vládního zmocněnce pro dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a inicioval založení vládního výboru pro dokončení vodního koridoru D-O-L. Případně doplní své námětky o námětky pro vodní hospodářství, když ministr dopravy Ing. Dan Ťok zrušil i odbor plavby a vodních cest a agendu přesunul pod železniční odbor. Velkou zásluhu na začátku pozitivní mediální kampaně má dozajista ředitel o.p.s. Plavba a vodní cesty šéfredaktor Tomáš Kolařík. Nakonec jsem si nechal Ing. Jana Skalického. Byl téměř ve všech pořadech, kde vystupuje jako pan voda. Problematiku zná, je energický, pozitivní a nebojí se.

V poslední době mně udělal radost i bývalý hejtman kraje Vysočina a nynější senátor Miroslav Vystrčil. Jak se to stalo? S tímto politikem a mimořádně příjemným člověkem, kterého si osobně velmi vážím, již deset let hráme zajímavou hru. Tehdy ještě hejtmanovi jsem předal knihu o vodním koridoru D-O-L. Každý rok, když se vidíme, se ho ptám, jestli již pochopil D-O-L. Vždy mi odpoví: „*Já tu knihu neotevřu, neotevřu a neotevřu*“. „*Proč, pane senátore? Vždyt jste profesí fyzik*.“ „*Právě proto tu knihu neotevřu, neboť bych mohl pochopit význam a realitu průplavu D-O-L*.“ Před týdnem na předávání nejvyšších ocenění kraje Vysočina jsem se v Horáckém divadle potkal se senátorem M. Vystrčilem, a ten za přítomnosti předsedy senátu Milana Štěcha sám od sebe mi sdělil: „*Pane inženýre, tu vaši knihu o vodním koridoru jsem již otevřel a přečetl jsem si úvodní slova. Jsou báječná, již se mění můj názor na tento projekt. Už nejsem proti, už jsem neutrální*“. Moc jsem panu senátorovi poděkoval a zdálo se mi, že ani předseda senátu nereagoval negativně. No hurá.

Když k tomu přidám 3 roky staré stanovisko prezidenta Hospodářské komory Ing. Vladimíra Dlouhého, který mě osobně pozval k sobě, aby mi sdělil: „*Pane inženýre, musím vám říci, že už nejsem proti průplavu Dunaj-Odra-Labe*“. Vím přesně, co jsem mu tehdy odpověděl: „*To jste pane prezidente moc nepostoupil*“. Věřím, že až se setkáme dnes, bude posun ještě větší.

Své povídání dokončím, jak je v letošním osmičkovém roce zvykem, tj. doslovem ke knížce O dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a doplním o jednu větu. **Šedesát let uplynulo, a to máme čekat dalších dvacet let, než začneme stavět?**

## Předmluva 1948 - Doslov 2018

Za půl století, co vážně projektujeme průplav Dunaj-Odra-Labe, bylo vydáno téměř nepřehledně mnoho odborných statí, které řeší problém technicky, dopravně, národohospodářsky, právnicky atd. Je to velmi bohatá látka, dnes namnoze i odborníkům těžko přístupná.

Neméně významná je skutečnost, že podnět k vydání sborníku vyšel z Přerova, který je hlavním klíčem k této vodní cestě a může právem očekávat, že se stane nejdůležitějším středoevropským uzlem ve vodní dopravě vůbec.

Jak bychom byli nedokrevní a znova malí, kdybychom si po nejtěžších životních zkouškách znovu nedůvěřovali a kdyby se nám zdálo, že ani v příštích pokoleních nedozraje národ k činu tak výjimečnému? Spojiti uprostřed Evropy všechna moře.

Projektovaný průplav měl dosud jen své techniky. Chceme, aby dneškem počínaje měl i své laické přívržence a nadšence, kteří v průplav Dunaj-Odra-Labe nejen věří, nýbrž apoštolsky, věrně a bez únavy pro něj přesvědčují.

Nesmíme se mylně domnívat, že budoucnost Evropy závisí od toho, zda svolíme ke stavbě průplavu, či nikoli. To naše srdce Evropy může být docela dobře z těla střední Evropy vytrženo. Pak ovšem bychom zanechali po sobě nejsmutnější památku, že jsme se krátkozrace a male zamkli klíčem střední Evropy, kterou nám přírodou Bůh dal.

Alois Čáp

Kněz, spisovatel, místopředseda MNV Přerov, 1948



**TŘEŠŤSKÉ  
BETLÉMY**  
RUČNĚ VYŘEZÁVANÉ

**CRIBS  
FROM TREST**  
HAND MADE

Výstava ručně vyřezávaných betlémů z Třeště opět putuje k nám do Jindřišské věže.  
Přijďte si vychutnat jejich neopakovatelnou atmosféru.

Stay for a moment and get carried away by a unique atmosphere of traditional Cribbs from Trest.

**30. 11. 2018 - 2. 2. 2019**

Jindřišská věž, Jindřišská ul. 33, Praha 1  
Denně 10.00 - 19.00 hod.

www.jindrisskavez.cz

**Vyrábíme, dodáváme, montujeme  
a projektujeme:**

- vrata plavebních komor
- jezové klapky včetně hydraulického či mechanického pohonu
- otočné mosty jako součást protipovodňových zábran
- patentované membránové protipovodňové hrazení
- čisticí stroje česlí



[www.strojirny-podzimek.cz](http://www.strojirny-podzimek.cz)



**Povodí Labe, státní podnik - správce labské vodní cesty**



VD Střekov - celkový pohled



VD Střekov - proplavování plavební komorou

- jez
- plánovaný plavební stupeň (jez)
- ◊ zdymadlo
- MVE
- město
- ▲ státní hranice



Výletní a restaurační lodě  
MORAVIA a CZECHIE



[www.lodmoravia.cz](http://www.lodmoravia.cz)

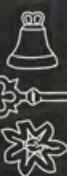
6. VÁNOČNÍ ZVONOHRAŇÍ NA VLTAVĚ  
23. 12. 2018 19:30 u Karlova mostu



1896 2018  
PODZIMEK  
122



ZVONAŘSTVÍ MANOUŠEK



[www.carillon.cz](http://www.carillon.cz)