

VOLBY DO POSLANECKÉ SNĚMOVNY 2010 – Názory politických stran na rozvoj vodních cest v ČR

Následující otázky položila redakční rada časopisu *Vodní cesty a plavba* předsedům předních a několika menších politických stran s prosbou o jejich stanovisko k tomuto významnému nadnárodnímu projektu. Jejich odpovědi mohou našim čtenářům být vodítkem k hlasování v parlamentních volbách, které se budou konat 28.-29. května 2010.

Odpovědi na příslušné otázky uveřejňujeme pouze jsou-li signovány předsedou nebo místopředsedou strany. Posunutá uzávěrka tohoto čísla byla 4. 3. 2010. Odpovědi jsou řazeny dle doby jejich doručení. Součástí 10 otázek, které jsme položili všem předním politikům bylo i 10 připomenutí a výhod, které přináší vodní doprava a vodní koridor D-O-I obecně a zvláště pro Českou republiku.

Úvodem, než položíme příslušné otázky, dovolíme si připomenout několik skutečností:

- a) Vodní doprava je nejen levná, ale i nejpřátelštější k životnímu prostředí.
- b) ČR postrádá přístup k moři a nemá ani kvalitní připojení vodní cestou, což všichni ostatní v EU mají; tato skutečnost nás hospodářsky i dopravně výrazně znevýhodňuje („komparativní nevýhoda“)
- c) Existence vodního koridoru D-O-L výrazně omezí energetickou závislost na Rusku – po vodě lze totiž za rozumnou cenu dovážet zkapalněný zemní plyn (a také ropu) z jiných zemí, např. z Kataru, Lybie, Alžírsko atd.
- d) Jsou tu i další přínosy v oblasti energetiky obnovitelných zdrojů (průtočné a přečerpávací elektrárny).
- e) Významná je také potenciální doprava vody z Dunaje (podobně, jako v Německu na průplavu Mohan-Dunaj, kde se jeho prostřednictvím zásobuje oblast Norimberka).
- f) Vodní koridor má také významnou protipovodňovou funkci.
- g) Výstavba i provoz přinese mnoho pracovních příležitostí.
- h) Vzrostl by i strategický význam ČR v Evropě.
- i) Po roce 2013, kdy již do ČR zřejmě nebudou proudit finance z Evropského fondu regionálního rozvoje ERDF (strukturální fondy), je taková výstavba, financovatelná z Fondu soudržnosti, důležitým finančním přínosem pro ČR (může být financováno až 85%).

j) Vše přitom s největší pravděpodobností lze vyřešit tak, aby se eliminovaly konflikty se zájmy ochrany přírody – jen by to chtělo spojit síly z různých oborů, nikoliv si jen nadávat.

10 otázek směřujících k dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe

- 1) Jste informováni, že vodní koridor Dunaj-Odra-Labe je součástí celoevropské dopravní sítě (TEN), evropské dohody o vodních cestách celoevropského významu (AGN), kterou Česká republika ratifikovala a také přístupových smluv? Jak vnímáte smysl, účelnost a závaznost těchto aktů pro Českou republiku vzhledem k dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe?
- 2) Které z vodních děl nebo dílčích etap D-O-L považujete pro připojení ČR k evropské síti vodních cest za nejdůležitější (třeba i s ohledem na dovoz energetických surovin – ropy a zkapalněného zemního plynu)? Proč? A v jakém termínu dokončení?
- 3) Jaká opatření byste učinil, aby byla v reálném čase vypracována žádost, umožňující čerpání dotací z Fondu soudržnosti EU po roce 2013?
- 4) Jaké důsledky ekonomické a politické pro Českou republiku podle Vás vyplývají ze skutečnosti, že jsme jedinou zemí z 27 států EU, která není přímo nebo nepřímo kvalitní vodní cestou spojena s mořem? Existuje podle Vás významnější projekt celoevropského významu, který může ČR nabídnout?
- 5) Jaké kroky po volbách hodláte učinit, aby nedošlo k zániku české vodní dopravy jako nedílné součásti dopravního systému země?
- 6) Které ekologické přínosy vodní dopravy vnímáte nejsilněji? Potřebujete v tomto směru více informací?
- 7) Věříte ve vizi Tomáše a Jana Antonína Bati o významných protikrizových účincích stavbou a provozem průplavu D-O-L a o jeho dominantním významu v Evropě? (viz „Budujeme stát pro 40 000 000 lidí“ – 1937)
- 8) Jakou formu organizace pro zajištění přípravy a výstavby vodního koridoru D-O-L byste považoval za nejefektivnější?
- 9) Jakou metodu směřující k vyvázání se z legislativní pasti (nekonečná a bezobsažná vládní usnesení) byste doporučil?
- 10) Je možné připravit nový zákon (po vzoru vodocestného zákona z roku 1901) o přípravě a výstavbě vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe do konce roku 2010? Může pro jeho sestavení posloužit „Návrh odborníků a právníků na optimální postup při přípravě vodního koridoru D-O-L

ze dne 12. 11. 2009“ (Vodní cesty a plavba č. 4/2009, str. 79)?

Česká strana sociálně demokratická



ČESKÁ STRANA SOCIÁLNĚ DEMOKRATICKÁ

ING. JIŘÍ PAROUBEK
předseda

V Praze dne 5. února 2010

č.j.: 64/2010

Vážený pane předsedo,

děkuji Vám za Váš dopis ze dne 14. ledna 2010 a za materiály, které jste přiložil. Chtěl bych Vás ujistit, že sociálně demokratické vlády se vážně zabývaly projektem plavebního kanálu D-O-L a zadaly vypracování nezávislých expertíz z různých aspektů. Tento projekt byl také předmětem jednání vládní koordinační komise (dále jen komise) pro vypracování politiky územního rozvoje v roce 2006. Hodnocení nezávislých odborných studií vesměs nedoporučila komisi zařadit projekt D-O-L mezi úkoly PÚR 5.2.1.4 – vodní doprava.

V usnesení vlády ze dne 17. května 2006 č. 561 o Politice územního rozvoje České republiky se v odstavci II. v bodě 3. u k l á d á :

3. ministru pro místní rozvoj ve spolupráci s místopředsedou vlády a ministrem dopravy, ministry životního prostředí a zemědělství ustanovit společnou meziresortní komisi se zastoupením dotčených krajů k prověření reálnosti a účelnosti územní ochrany průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe a předložit vládě do 31. prosince 2007 doporučení této komise;

V odstavci III. v bodě 1., písm. c) se d o p o r u č u j e

1. hejtmanům a primátorovi hlavního města Prahy

c) spolupracovat s členy vlády v meziresortní komisi k prověření reálnosti a účelnosti územní ochrany průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe.

Úkol vlády stanovený v odst. II. v bodě 3. usnesení vlády nebyl ve stanoveném termínu do 31. prosince 2007 splněn. Navíc. Nebyl nikdy splněn. Zrušení úkolu usnesením Topolánkovy vlády č. 49 ze dne 16. ledna 2008 nelze považovat ani za splnění ani za vyřešení. Proto dodnes neznáme odpověď na reálnost a účelnost územní ochrany průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe.

Velice mne mrzí, že v tak velice výpravném časopise jako jsou Vodní cesta a plavba v čísle 4/2009 na str. 73 je prezentováno usnesení vlády ČR č. 561 ze dne 17. května 2006 jako kopie (i se státním znakem a s mým jménem), v němž však dotčená část textu byla vypuštěna a zcela chybí, takže právníci docházejí k názoru, že by mohlo jít o úmyslný falsifikát. To vrhá špatné světlo i na další pečlivě seřazené dokumenty. Překvapuje mne i na str. 79 a 80 uvedení nového návrhu na Usnesení vlády svými ultimativními požadavky věcně nepodloženými střízlivou ekonomickou studií nákladů a přesvědčivou návratností investičních nákladů <cost-benefit> zejména v době krajně napjatého státního rozpočtu a růstu deficitu v období recese. Postrádám i seriózní hodnocení ekologických dopadů (EIA, SEA).

Je mi líto, že v důsledku nesplnění úkolu z usnesení vlády ČR č. 561 ze 17.05.2006 jsme nedostali odpověď na zcela základní otázku. Dnes bychom jistě mohli být dál.

S pozdravem

Odpověď předsedy ČSSD Jiřího Paroubka

Část volebního programu ČSSD týkající se rozvoje vodních cest a vodního hospodářství

VODNÍ DOPRAVA

- Základní úkol zajištění plavebních podmínek na Labi
- Učinit kroky vedoucí k záchraně vodní dopravy jako oboru
- Připravit strategickou koncepci obnovy a revitalizace vodní dopravy
- Nadále rozvíjet rekreační plavbu jako součást turistického rozvoje

Rychlý rozvoj dopravy, tepny regionů

Větší pozornost než dosud budeme věnovat také vodní dopravě. Chceme, aby byla více využívána jak v oblasti přepravy, tak jako perspektivní oblast podnikání. Nestabilitu dopravy na hlavních vnitrostátních vodních cestách související s jejím sezónním charakterem a závislostí na atmosférických podmínkách se budeme snažit minimalizovat dalšími investicemi, které zajistí záchranu vodní dopravy jako jednoho ze základních dopravních oborů. Je proto důležité zlepšit plavební podmínky na Labi výstavbou plavebního stupně Děčín. Cílem je zajistit po převážnou část roku plavební hloubku minimálně 140 cm, odpovídající německému úseku Labe. Tím budou vytvořeny podmínky pro přesun až 4,5 mil. tun nákladu po Labi ročně. Musíme si také uvědomit, že železniční trasa Praha – Drážďany – Berlín je na hranici svých kapacitních možností a není schopná pojmout další očekávané nárůsty přeprav.

Kromě zahájení výstavby plavebního stupně Děčín zahrnuje příprava strategické koncepce obnovy a následné revitalizace dále také realizaci programu na modernizaci plavidel a uplatnění dotačních pravidel při prokazatelných ztrátách dopravců (dotace na sucho). Podpoříme také rozvoj Baťova kanálu na Zlínsku, který je významným předpokladem rozvoje turistiky. Jako perspektivní projekt proto podporujeme jeho propojení s Dunajem přes Moravu a Dyji. Lepší využití vnitrozemské vodní cesty je nejenom příspěvkem k ekologii, ale také k atraktivnějšímu využití území kolem řek a vodních nádrží k rekreaci a ke sportovní i rekreační plavbě. Ve spolupráci s kraji a obcemi zlepšíme zatím nedostatečnou podpůrnou infrastrukturu a oživíme tak vodní turistiku, avšak s přísným dohledem na dodržování ekologických i dalších obecně prospěšných pravidel u individuální vodní motorizované turistiky.

Odpovědnost k životnímu prostředí

Zvýšenou pozornost věnujeme vodnímu hospodářství. Voda se v příštích desetiletích stane i v centru Evropy jedním z nejcennějších surovinových zdrojů a její dostatek i kvalita důkazem míry péče o životní prostředí. Za tím účelem vyhlásíme program obnovy a výstavby nových rybníků. Zároveň je nutno se vyrovnávat s důsledky klimatických změn. Zajistíme taková protipovodňová opatření, která za podmínky šetrnosti k přírodě povedou k posílení schopnosti krajiny zadržet vodu. Musíme co nejvíce snížit povodňová rizika ohrožení životů a majetku lidí. Tato opatření, pokud se provedou plošně a včas, jsou nejlevnějším a zároveň nejúčinnějším nástrojem ochrany před stále častějšími povodněmi na jedné straně a na druhé straně nástrojem prevence před důsledky očekávaných dlouhých období sucha.

Poznámka redakce:

Pan předseda Ing. Jiří Paroubek upozorňuje ve svém dopise na absenci některých pasáží Usnesení vlády České republiky č. 561 ze dne 17. 5. 2006 v našem časopise č. 4/2009, které bylo přijato za jeho vlády. Toto technické nedopatření nás velmi mrzí, jakkoli nevzniklo úmyslně. Ostatně, naši pravidelní čtenáři nebyli nijak ukráčeni o kompletní informaci, protože celý text tohoto dokumentu byl v našem časopise zveřejněn již několikrát, naposledy – a to v plném znění – v čísle 2/2009 na straně 23. Uvedeno bylo také v knize „Křižovatka tří moří – vodní koridor Dunaj-Odra-Labe“ na straně 83, kterou jsme i s průvodním dopisem dne 22. října 2007 zaslali panu předsedovi.

Strana práv občanů – Zemanovci

1) Ano, D-O-L je součástí evropských mezinárodních dohod. Z toho vyplývá, že Evropa považuje tento projekt za účelný a ČR by měla vyvinout veškeré potřebné úsilí k jeho realizaci. A to přesto, že dohody TEN a AGN k tomu ČR přímo nezavazují. Jednoznačně z toho ovšem vyplývá, že územní ochrana koridoru pro toto dílo je vůči Evropě nezpochybnitelným závazkem.

2) Určitě je třeba postupovat tak, aby realizované úseky mohly plnit všechny funkce, které od D-O-L očekáváme. Proto je třeba postavit chybějící jezy na Dolním Labi a plavební stupeň Přelouč. Tím se využije obnovitelný zdroj energie, zlepší se podmínky pro plavbu a rozvoj cestovního ruchu. Lepší splavnost může přinést i zvýšení energetické bezpečnosti ČR díky rozšíření možností pro dopravu zkapalněného zemního plynu (LNG). Jez Přelouč je možno začít stavět téměř okamžitě, jezy na Dolním Labi do dvou let. Rychlá realizace těchto investičních akcí by se tak stala i významným protikrizovým opatřením.

- 3) Vláda by měla zajistit vydání příslušných kladných stanovisek k dokumentaci pro územní rozhodnutí uvedených staveb. Pak je možno neprodleně podat žádost o dotace z Fondu soudržnosti.
- 4) Význam spojení s mořem je dnes menší, než před sto lety. To neznámá, že bychom měli na takové spojení rezignovat. Zvláště v době volného pohybu osob přes hranice států je turistická plavba v celé Evropě aktivitou s nemalým ekonomickým významem. Projekt D-O-L je stejně významný, jako potřeba napojení na vysokorychlostní železniční síť západní Evropy.
- 5) SPO po květnových volbách nebude asi politickou stranou, která by nesla vládní odpovědnost. Staneme-li se parlamentní stranou, budeme podporovat všechny aktivity, které budou směřovat ke zlepšení situace českých rejdařů.
- 6) Ekologické přínosy má především samotná, správně navržená a udržovaná, vodní cesta. Hlavně její funkce protipovodňová. Pak také zajišťování hydrologické stability krajiny. Samotná plavba přispívá provzdušňováním vody k jejímu čištění.
- 7) Protikrizová funkce projektu takového rozsahu je nepochybná. V době stavby i v provozu. Dominance v Evropě dnes již není taková, jako před válkou.
- 8) Pro realizaci projektu není třeba vytvářet předem zvláštní struktury. Veškeré přípravné práce může provést Ředitelství vodních cest. Samotná stavba by byla zcela jistě uskutečňována po etapách, které se svým charakterem i rozsahem mohou velmi lišit. Podle toho by teprve pak mohly případně vznikat organizační i podnikatelské subjekty. Ať veřejné, či soukromé.
- 9) Omezit nepřiměřeně velké kompetence MŽP, které jsou evidentně zneužívány k prosazování individuálních zájmů a názorů proti zájmům společenským. Jestliže volené orgány (zastupitelstva dvou krajů) schválí záměr stavby jezu Přelouč, jak je možné, že realizaci projektu zabráni svým rozhodnutím jediný úředník MŽP? To je výsměch demokracii!
- 10) Jednouúčelové zákony takového typu nejsou optimálním řešením. Lepší a schůdnější cestou jsou drobné úpravy stávajících zákonů. Je třeba z nich odstranit ustanovení, která umožňují jednotlivcům nebo malým křičícím skupinkám, blokovat správná řešení celospolečenských záměrů.

Ing. Miloš Zeman v.r.

předseda

STRANA PRÁV OBČANŮ – ZEMANOVCI

Křesťanská a demokratická unie – čs. strana lidová

První projekt o vybudování vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe byl vytvořen v sedmdesátých letech 19. století. Od té doby se navrhovaná trasa několikrát měnila a s ní také nadšení nebo odsuzování této stavby. Rovněž v KDU-ČSL na tento projekt existují rozdílné názory. Proto náš obecný postoj je k tomuto projektu velmi konzervativní. V současné době, s ohledem na probíhající hospodářskou krizi a problémy s veřejnými rozpočty, bych byl velmi obezřetný k realizaci tohoto obřího projektu, který bude mimořádně náročný na veřejné finance – i přes možnost získání dotací z EU.

Na druhou stranu nepovažuji za rozumné, s ohledem na možné potřeby budoucích generací, definitivně tento projekt ukončit. Rozhodnutí o provedení vybudování kanálu (ať již v jakékoliv variantě a rozsahu), bude muset provést až nová vláda se silným mandátem.

JUDr. Cyril Svoboda v.r.

předseda
KDU-ČSL

Evropská demokratická strana

K otázce č. 1)

Vědomost o vícelúčelovém koridoru Dunaj – Odra – Labe (dále jen D-O-L) je zvláště mezi staršími členy strany rozšířena již po desetiletí. O výstavbě D-O-L v minulosti snily generace skutečných hospodářů, které si plně uvědomovaly jeho zásadní význam pro naši vlast jako vnitrozemský stát bez přímého přístupu k moři. Víme přeci, že o jeho výstavbě se přemýšlí a plánuje více jak sto let. Nelze proto nepovažovat D-O-L za součást celoevropské dopravní sítě, byť ještě není vybudován. Je nám známo, že některé jeho části jsou již z části vybudovány na řece Moravě v podobě několika vybudovaných jezů a z části již upravených koryt řeky. Obdobně nahlížíme i na české Labe v úseku do Pardubic. Bez řádně splavného Labe nelze funkčně zprovoznit D-O-L na úseku Labe – Dunaj. Pokud otázka směřuje ke smyslu a závaznosti Evropské dohody o hlavních vnitrozemských cestách mezinárodního významu, označované ve zkratce jako Dohoda AGN, pak Evropská demokratická strana, která již svým vlastním názvem signalizuje, že se jedná o stranu demokratickou a evropskou, s obsahem této dohody je seznámena, vždyť byla publikována formou Sdělení ministerstva zahraničních věcí pod č. 163/1999 Sb.. Stalo se mezinárodním závazkem České republiky tuto dohodu respektovat, tedy také respektovat skutečnost, že řeky Odra i Labe jsou vodními cestami mezinárodního významu, u kterých se předpokládá jejich propojení s tokem řeky Dunaje. Naše strana nemůže než podporovat záměr propojení toků jmenovaných řek a to nejen proto, že to

sám náš právní řád v užším slova smyslu předpokládá, ale co je pro nás především důležité, propojení řek znamená vylepšení a zdokonalení dopravní infrastruktury nejen našeho státu, ale zároveň všech členských států Evropské unie. K cílům sledovaným státy Evropské unie se plně hlásíme, což se týká i zmíněného zdokonalení dopravní infrastruktury na úseku vodní dopravy.

Položená otázka předpokládá také odpověď na závaznost termínu dokončení napojení D-O-L. Plně podporujeme jako termín dokončení datum, které vyjde z rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady Evropské unie o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě. Pokud bude obsah tohoto rozhodnutí, které navrhla Evropská komise 27. 7. 2009 Radě Evropské unie přijat v navrženém znění v členských státech, pak navrženým datem dokončení je rok 2020.

Na stanovené datum dokončení pohlíží Evropská demokratická strana jako na závazek členských států vůči jednotlivým členským státům, Evropské unii jako celku, ale také jako závazek vůči třetím osobám, které se budou nacházet v právním postavení se tohoto závazku dovolávat.

K otázce č. 2)

Evropská demokratická strana se z pohledu dílčích zájmů České republiky domnívá, že nejdůležitějším krokem je vlastně „dvojkrok“, tj. uvolnění prakticky „zamrzlých“ investic na řece Labi se současným zahájením prací na zpřístupnění Hodonína pro vodní dopravu na Dunaji. Jeví se být rozumné okamžitě zahájit výstavbu stupně, resp. plavební komory Přelouč II s parametry již odpovídajícími třídě a to s ohledem na stav příprav tohoto díla a současně zahájit úpravu toku Labe od Chvaletic k Pardubicím. Otevření vodní cesty do pardubické aglomerace považuje Evropská demokratická strana za jednoznačně protikrizové opatření, které umožní v souvislosti s vybudováním pardubického přístavu a logistického centra vytvoření řady nosných pracovních míst. Navíc přiblíží další českou aglomeraci k vodním cestám. Jde o aglomeraci hradeckou. Na Labské cestě je nutné konečně odstranit nedostatečnou splavnost řeky od Ústí nad Labem ke státní hranici. Je na odbornících v oboru jak to provést. Evropská demokratická strana bude podporovat takové řešení, které nedostatečnost Labe v označeném úseku odstraní a zajistí předpoklad, že Labe v tomto úseku bude mít parametry třídy Vb.

Prioritu v dokončení splavnosti Labe do Pardubic spatřuje Evropská demokratická strana v tom, že tím bude umožněno dopravit strategické suroviny z námořních přístavů hluboko do nitra Čech podstatně levněji než železnice a kamionová doprava, navíc způsobem podstatně energeticky méně náročným a taktéž ekologičtějším. Význam urychleného dokončení Labské cesty je také spatřován v tom, že se tím otevře možnost k dovozu zkapalněného zemního plynu do blízkosti hned několika chemickým závodům a možným velkokapacitním zásobníkům plynu.

Urychlení napojení Moravy na Dunaj považuje Evropská demokratická strana za ještě významnější počin a to z následujících důvodů. Řeku Dunaj je nutné považovat od soutoku s řekou Moravou za veletok. Dunajem se stále valí po většinu roku nadbytek vody, takže takovou nadbytečnou vodu je možné využít pro další účely, nejen pro lodní dopravu. Pokud Evropská unie prosadí současný návrh napojení koridoru D-O-L u Vídně, potom bude vytvořen předpoklad dopravit dunajskou vodu bez větších nákladů na její přečerpání až do blízkosti

hranic České republiky. Samotná délka vybudovaného koridoru od nízkého jezu u Vídně až po jez v Tvrdonicích na Slovensku, situovaném od dalšího jezu již v Hodoníně ve vzdálenosti cca 15 km je na střeoevropské poměry neuvěřitelných cca 80 km. Z tohoto hlediska se již v tomto úseku stává D-O-L vodním koridorem víceúčelovým, neboť přivede dostatek potřebné vody do oblasti jižní Moravy, kde je jí dlouhodobě nedostatek pro závlahy a zároveň přivádí chladící vodu po potřeby tepelné elektrárny v Hodoníně.

Napojením Hodonína vodní cestou na Dunaj se otevře cesta nejen k výstavbě přístavu a logistického centra v Hodoníně, ale stejně jako po dobudování plné splavnosti Labe, otevře se důležitá cesta pro zabezpečení energetické bezpečnosti státu. Lodě se zkapalněným zemním plynem budou mít otevřenou cestu k velkokapacitním podzemním zásobníkům plynu nejen na Moravě, ale i na Slovensku. Víceúčelnost vodního koridoru D-O-L v úseku Dunaj – Hodonín je pro Evropskou demokratickou stranu jednoznačná. Tato část bude jednoznačně taktéž cestou energetickou, přístupovou dokonce pro tzv. říční–námořní lodě, které budou schopné plout bez překlady ze zemí Severní Afriky, Středního východu, ale i moře Kaspického skrze Dunaj od Černého moře. K otázce dokončení se Evropská demokratická strana vyjadřuje tak, že kapacitní vylepšení splavnosti Labe, včetně vybudování jezů v Děčíně a Krásném Březně a stupně Přelouč II by měla být dokončena do tří let od vybudování příslušných povolení. Pokud se týká vybudování Vídeň – Hodonín, pak by výstavba s ohledem na rovinatý terén neměla trvat déle.

K otázce 3)

Evropská demokratická strana se domnívá, že klíčovým orgánem státu, který je povolán k přijetí opatření, která by v horizontu několika týdnů rozhýbala proces, který by byl završen vypracováním žádosti umožňující čerpání dotací z Fondu soudržnosti Evropské unie pro účely výstavby D-O-L je jedinec vlada. Vlada by měla přijmout usnesení závazné pro orgány státní správy, obsahově totožné s návrhem takového usnesení otištěním v časopisu Vodní cesty a plavba č. 4/2009, str. 79.

Rozhodně by mělo být docíleno posílení Ředitelství vodních cest ČR o další odborně způsobilé pracovníky, přeřazené z jiných úseků státní správy. S ohledem na rozsah projektu D-O-L se jeví vhodným, aby vlada jmenovala poradní orgán vcele s vládním zmocněncem, přičemž za členy tohoto orgánu by mělo být jmenováno dalších dvanáct osob, z nichž by šest osob bylo vládě navrženo k jmenování občanskými sdruženími, zabývajícími se problematikou vodních cest a propojením Dunaje s Odrou a Dunaje s Labem.

K otázce č.4)

Evropská demokratická strana se domnívá, že neexistence plnohodnotného a stabilního napojení naší země na mořské přístavy, ať již Hamburk, Štětín, Brémy či Amsterdam, Rotterdam, Antverpy nebo rumunskou Konstancu na Dunaji, výrazně znevýhodňuje naše zboží vyvážené do vzdálenější ciziny na jedné straně a poškozujeme naše výrobce, kteří jsou závislí na dovozu surovin pro jejich výrobu na straně druhé. Suroviny dovážené z přímořských přístavů říčními loděmi jsou cenově výhodnější, neboť nejsou zatíženy vyššími náklady na dopravu

železnicí nebo kamiony. Z hlediska politického kvalitní napojení na hlavní vodní dopravní tepny pochopitelně snižuje vydíratelnost státu zvenčí, neboť vodní cesty umožňují flexibilně zajišťovat nedostatkové suroviny v poměrně velkých množstvích. Jde především o ropu, zemní plyn a zámořské černé uhlí.

Pokud jde o otázku, zda Česká republika může nabídnout Evropě významnější projekt než je víceúčelový koridor Dunaj – Odra – Labe, pak odpověď je jednoznačná. Nikoliv. Tento projekt po jeho realizaci naplní jeden z cílů Evropské unie, kterým je propojení zatím oddělené infrastruktury vodních cest Německa a Polska přes Odru, Bečvu a Moravu do Dunaje. Toto propojení umožní severským státům včetně států pobaltských dopravit jejich zboží na Dunaj a k Černému moři podstatně rychleji a levněji, než kdyby je posílaly kolem Evropy nebo i za užití systému průplavů v Německu s napojením opět na Dunaj. Totéž platí o napojení České republiky na Dunaj

K otázce č. 5)

Odpověď je krátká. Evropská demokratická strana bude stát důsledně na pozici hájené a prosazované Evropskou unií, tj. v tomto případě na vybudování koridoru D-O-L. S tím bezprostředně souvisí zkvalitnění Labe jako dopravní cesty. Bude-li Labe řádně splavné, česká vodní doprava jistě nezanikne. Navíc předpokládáme, že na Labi dojde k rozvoji a zkvalitnění kompletní výroby lodí, což prospěje zaměstnanosti.

K otázce č.6)

Tato otázka je velmi významná. Na území České republiky nelze nalézt významnější ekologický projekt než je právě D-O-L. Možnost přívodu vody z oblastí, kde je vody dostatek do oblastí, které postupně vysychají se bude v budoucnosti, obrazně řečeno, vyvažovat zlatem.

Na koridoru D-O-L si je v současné době nutno cenit skutečnosti, že sám o sobě je významným rezervoárem vody. S ohledem na reliéf naší krajiny nelze při jeho výstavbě jinak, než že je nutné vybudovat celou řadu stupňů k překonání převýšení. U každého z nich lze počítat s výstavbou reverzních malých vodních elektráren, které v případě potřeby budou vyrábět elektrický proud nebo v obráceném chodu, v době, kdy je elektřina lacinější, budou přečerpávat vodu ze spodní zdrže do zdrže výše situované. Jde tedy v souhrnu o přečerpávající elektrárnu značné velikosti. Systém vyrobí více elektrického proudu než ho spotřebuje pro svůj vlastní provoz. Jde o energii z obnovitelného zdroje.

Dalším ekologickým přínosem koridoru D-O-L je jeho protipovodňová ochrana měst a oblastí především v Pomoraví. Trasa koridoru je plánována tak, aby koryto koridoru vodu samo akumulovalo, ale také odvádělo okolo měst, která jsou ohrožena povodňovými vlnami. Např. Olomouc, Litovel atd. tedy, koridor D-O-L je projektován tak, aby zabraňoval nebo alespoň minimalizoval ekologické katastrofy.

K otázce č. 7)

Zde je odpověď jednoznačná. Ano.

K otázce č. 8)

Mělo by jít o mezinárodní organizaci v rámci Evropské unie.

K otázce č. 9)

Evropská demokratická strana žádnou legislativní past ve věci nevidí. Jde o bezradnost politiků, kteří nejsou ochotni převzít za svá rozhodnutí osobní odpovědnosti a o přílišné podléhání různým nátlakovým skupinám. Snad tento jev po volbách zmizí s odsunutím některých politických seskupení mimo Parlament.

K otázce č. 10)

Pro tak významný projekt, jakým je výstavba víceúčelového vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe, by se měl jistě vytvořit právní rámec. Mohl by to být i zákon připomínající vodocestný zákon z r. 1901. Nicméně, Česká republika ve věci pomalu ztrácí iniciativu a jak se zdá, naplňují se slova Jana Bati, že pokud nepostavíme toto velkolepé dílo sami, postaví ho jiní. Věci mohou dojít tak daleko, že se bude stavět bez nás a mimo nás. Takovýto proces jakoby již začal. Je to Evropská unie, která již nyní začíná přebírat iniciativu. Pokud se Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady stane jedním z pramenů práva Evropské unie, pak námi případně přijatý zákon bude muset být v souladu s Rozhodnutím. Je nutné si počkat. Nic nám však nebrání v úpravách na Labi. Jsme však zavázáni budovat v souladu s parametry danými Dohodou AGN. Vše nové musí odpovídat třídě Vb. Takový postup Evropská demokratická strana plně podporuje.

Za Evropskou demokratickou stanu:

PhDr. Jana Hybášková v.r.
předsedkyně

□ □ □ □ **Mgr. Jaroslav Čapek v.r.**
místopředseda

Strana zelených

Úvodem, než položíme příslušné otázky, dovolíme si připomenout několik skutečností:

Děkujeme za připomenutí, ale bohužel z velké části to nepovažujeme za „skutečnosti“, ale za nepravdy či polopravdy:

a) Vodní doprava je nejen levná, ale i nejprátelejší k životnímu prostředí.

Nepravda. Platí pouze pro emise při plavbě dolů po toku. Negativní vliv umělých vodních cest na ŽP je zejména v našich podmínkách střechy Evropy enormní.

b) ČR postrádá přístup k moři a nemá ani kvalitní připojení vodní cestou, což všichni ostatní v EU mají; tato skutečnost nás hospodářsky i dopravně výrazně znevýhodňuje („komparativní nevýhoda“)

Přístup k moři má každá země takový, jaký jí to příroda umožňuje. Řada zemí přístup k moři nemá a přesto ty země ekonomicky plnohodnotně fungují, neboť lokalizačních předpokladů k hospodářskému rozvoji je celá řada a dopravní jsou jen zlomek z nich.

c) Existence vodního koridoru D-O-L výrazně omezí energetickou závislost na Rusku – po vodě lze totiž za rozumnou cenu dovážet zkapalněný zemní plyn (a také ropu) z jiných zemí, např. z Kataru, Lybie, Alžírsko atd.

O několik řádů levnější a zároveň jednodušší a projednatelnější alternativní přeprava plynu je produktovody ze sousedních zemí, které se již připravují.

d) Jsou tu i další přínosy v oblasti energetiky obnovitelných zdrojů (průtočné a přečerpávací elektrárny).

Tyto přínosy by byly zanedbatelné ve srovnání s náklady a škodami z výstavby a provozu D-O-L. V době inteligentních energetických systémů smart grids přece nebudeme pálit elektřinu na zbytečné přečerpávání vod.

e) Významná je také potenciální doprava vody z Dunaje (podobně, jako v Německu na průplavu Mohan-Dunaj, kde se jeho prostřednictvím zásobuje oblast Norimberka).

A to je s alpskými a níže položenými podunajskými zeměmi dohodnuté?

Bude doprava vody pro zajištění plavby ekonomicky výhodná?

ČR je rozvodím všech evropských moří, tudíž je tady všude pro plavbu vody nejméně a průtoky kolísají více, než na dolním toku. Takže do ČR tu vodu napumpujeme a nejspíš kvůli tomu postavíme 2 jaderné elektrárny?

f) Vodní koridor má také významnou protipovodňovou funkci.

Nesouhlasíme. Hráze naopak zvyšují bariéry pro přirozený odtok vody a kanál samotný způsobí vyšší odtok do nižších poloh v sousedních státech, kde se o to více vody rozlije.

g) Výstavba i provoz přinese mnoho pracovních příležitostí.

Kolik, kterých a jak kvalifikovaných?

h) Vzrostl by i strategický význam ČR v Evropě.

Čím a o kolik?

i) Po roce 2013, kdy již do ČR zřejmě nebudou proudit finance z Evropského fondu regionálního rozvoje ERDF (strukturální fondy), je taková výstavba, financovatelná z Fondu soudržnosti, důležitým finančním přínosem pro ČR (může být financováno až 85%).

EU sotva bude financovat vodní cestu Dunaj – Labe, která je (kromě železnice) z větší části duplicitní ke kanálu Rýn – Mohan – Dunaj při značném nevyužití jeho kapacity. Návrh vodní cesty Dunaj – Odra je rovněž nereálný.

j) Vše přitom s největší pravděpodobností lze vyřešit tak, aby se eliminovaly konflikty se zájmy ochrany přírody – jen by to chtělo spojit síly z různých oborů, nikoliv si jen nadávat.

Základní problém je v tom, zda eliminovat konflikty D-O-L s ochranou přírody v našich podmínkách vůbec lze. Ekonomiku této investice se s největší pravděpodobností vyřešit nepodaří.

A nyní otázky:

- 1) Jistě. AGN je dohodou zdola. Protože vodní koridor Dunaj – Odra – Labe není v národních plánech rozvoje infrastruktury, je žádoucí, aby Česká republika požádala o jeho formální vypuštění také z AGN. Stejně tak bude třeba jej nechat vypustit ze sítě TEN-T při její nejbližší aktualizaci.***
- 2) Vodní cesta propojující Dunaj, Odru a Labe není dopravně opodstatněná a kvůli konfliktům s ochranou přírody a vodního režimu krajiny ji ani nelze povolit. Kapacitní spojení mezi Dunajem, Odrou a Labem existuje již 152 let, má dvě koleje a několik desítek let je elektrizováno. V Česku je modernizováno a v blízké budoucnosti bude třeba zvýšit jeho kapacitu jen v Moravské bráně. Potřeba jeho modernizace leží nyní v Rakousku a zejména v Polsku.***
- 3) Je třeba zpracovat příslušnou dokumentaci pro potřebné železniční trasy a zajistit národní kofinancování.***
- 4) Naprosto žádné ekonomické a politické důsledky nejsou. Česko akutně potřebuje vybudovat síť „železničních dálnic“ – vysokorychlostní železnice pro rychlosti 200 až 360 km/h, které zajistí dostatečnou kapacitu drah a atraktivní přepravní doby v osobní dopravě. Tím se uvolní kapacita páteřních železničních tratí pro nákladní dopravu, která potřebuje již jen systematické odstraňování úzkých hrdel zejména v železničních uzlech.***
- 5) Úplný zánik české vodní dopravy nelze předpokládat, vždy pro ni bude existovat úzký segment přepravní poptávky. Za výrazně celospolečensky výhodnější však považujeme její útlum a rekvalifikaci pracovníků.***

- 6) ***Vodní doprava nemá žádné významné ekologické přínosy. Železniční doprava je výhodnější ve všech ohledech s výjimkou emisí z plavby po proudu dolů. Informací o tom máme dostatek.***
- 7) ***Ne. Jejich vize byla již zcela bezpečně a nevratně překonána technologickým a společenským vývojem.***
- 8) ***Žádnou. Zajištění přípravy a výstavby vodního koridoru D-O-L nemá žádné opodstatnění a je environmentálně neproveditelné.***
- 9) ***Je třeba přijmout vládní usnesení, kterým se ukončí současná nezákonná územní ochrana a uloží se projednat vyškrtnutí vodního koridoru D-O-L z AGN a ze sítě TEN-T.***
- 10) ***Ne. Není k tomu věcný důvod.***

Mgr. Ondřej Liška v.r.

předseda

Strana zelených

Občanská demokratická strana

- 1) Jsem si samozřejmě vědom všech mezinárodních vazeb a souvislostí. Pokládám ale zároveň za nezbytné, aby v době ekonomické krize všichni zahraniční partneři potvrdili, že budou schopni realizovat návazné projekty, a abychom my sami věděli, že jsme schopni celý projekt profinancovat. Nemůžeme si dovolit tak ambiciózní projekt jako je vodní koridor Dunaj – Odra – Labe bez jasné garance, že se taková investice skutečně zhodnotí.
- 2) Význam tuzemských vnitrozemských vodních cest se zvýší především po dokončení prioritních projektů, které zabezpečí zlepšení plavebních podmínek na Labi mezi Ústím nad Labem a státní hranicí a prodloužení labské vodní cesty do Pardubic. Sám jsem se během krátkého působení na Ministerstvu dopravy snažil uvolnit cestu důležitému projektu zlepšení plavebních podmínek na Labi ve stupni Děčín. Jednání s Ministerstvem životního prostředí jednoduché nebylo a bohužel se ho nepodařilo dokončit před tím, než byla vládě vyslovena nedůvěra,
- 3) Čerpání finančních prostředků z Evropské unie i v oblasti vodní infrastruktury je na historicky nejvyšší úrovni. Podmínkou pro získávání prostředků pro projekt Dunaj – Odra – Labe je zmíněná garance mezinárodních partnerů a také důsledná analýza ekonomické proveditelnosti.

4) Za prioritní pokládám zlepšení plavebních podmínek na dolním toku Labe. Musíme nejprve splatit tento vážný dluh. Teprve potom bude možná napřít všechny síly do nových projektů.

5) Budu pokračovat v tom, co jsem rozběhl na Ministerstvu dopravy, tedy především ve vyřešení nedostatečné spolehlivosti vodní cesty na dolním Labi. Jistě nežijete mimo realitu, takže chápete, že klíčové bude, jak se změní obsazení a atmosféra na Ministerstvu životního prostředí. Pevně věřím, že zvítězí racionální argumenty, které nestojí proti skutečným zájmům ochrany přírody.

6) Nechci opakovat známé pravdy. Uvědomuji si především ekologické přínosy v případě dopravy velkého objemu sypkých materiálů a kontejnerové dopravy. Převést tento objem dopravy po silnici znamená mnohonásobně větší zatížení životního prostředí. Jasně jsou dopady v oblasti ekonomiky a zaměstnanosti, pokud jde o loděnice podél Labe, o výrobce nadměrných nákladů, které prakticky není možné jinak za hranice ČR odvézt.

7) Mnoho vizí Tomáše a Jana Antonína Bati se naplnilo. Od některých ale museli ve vztahu k aktuálním ekonomickým souvislostem ustoupit. Bezpochyby by dnes stejně vážně jako my zvažovali náklady, efekt projektu a mezinárodní návaznost. A nepochybně by i oni pod tlakem ekologických organizací – uvědomte si, jak atakují stavby, které jsou buď přímo na řece (Děčín), nebo těsně vedle ní (Přelouč), a zkuste si představit, jak obrovské administrativní a jiné náklady by s sebou v tuto chvíli nesla snaha pustit se s kanálem desítky kilometrů do volné krajiny.

8) Osvědčená je forma projektového řízení nejlépe v rámci Ředitelství vodních cest. Pokud má být primárním investorem stát – a nepředpokládám, že by to mohlo být jinak – není ani prakticky jiná cesta možná.

9) Vnímám nedávný dramatický vývoj projednávání záležitosti zachování územní ochrany průplavního spojení, který s mimořádnými obtížemi vyvrcholil schválením usnesení vlády ze dne 20. července 2009 č. 929 o Politice územního rozvoje České republiky 2008. Zachování územní ochrany, jako podmiňující krok výhledové realizace, bylo tímto aktem prozatím zajištěno. Je dobře, že se podařilo zachovat tuto územní ochranu. Máme tak prostor pro mezinárodní jednání o potřebnosti a efektu projektu, vlivech na životní prostředí a modelu financování.

10) Zmíněný návrhem jsem zatím neměl možnost prostudovat. Prvním krokem ale musí být zajištění mezinárodní garance a zhodnocení dopadů celého projektu.

Petr Bendl v.r.
místopředseda ODS

Článek převzat z časopisu [Vodní cesty a plavba č.1 /2010](#)