**Sdružení Porta Moravica**

Ve Strouze 423 – CZ 252 46 Vrané nad Vltavou, Czech Republic
e-mail: porta.moravica@centrum.cz; Tel. 420 603 294 077, IČO 269 889 84

April 27th, 2009

Mr.
Antonio Tajani
Vice-President, Commissioner for Transport
European Commission
DG Energy and Transport – TEN-T
B-1049 Bruxelles

Dear Sir,

in the enclosure I beg to send you a contribution of our Association Porta Moravica to the Consultation on the Green Paper – TEN-T. The Annual Meeting of our Association has adopted this contribution in Přerov on April 16th.

The complete text of the contribution is in Czech. A sufficient English summary is added.

We are prepared to complete our contribution by further details and arguments according to your wish. We plan – among other things – to organize an international conference in Ostrava on the 14th and 15th October in order to thoroughly discuss problems connected with the perspective of inland waterway infrastructure in Czech Republic and in Poland.

I beg to send the enclosed contribution by e-mail as well.

Sincerely yours,

Ing. Jaroslav Kubec, CSc.
Chairman of the Association Porta Moravica

Příspěvek k diskusnímu procesu, který zahájila Evropská komise vydáním Zelené knihy: „TEN-T: revize politiky – k lépe integrované transevropské dopravní síti pro společnou dopravní politiku“

Předkládá: Sdružení Porta Moravica, CZ 252 46 Vrané nad Vltavou, Česká republika

Základní údaje o předkladateli

Úvodem je třeba vysvětlit, že Sdružení Porta Moravica (dále jen Sdružení) se ve smyslu § 2 (odst. 2) schválených stanov soustřeďuje na shromažďování a zveřejňování relevantních a objektivních informací o záměru vodního koridoru Dunaj- Odra – Labe (D-O-L), týkajících se zejména:

- a) Funkce projektu D-O-L z hlediska racionalizace a ekologizace dopravního systému v České republice i v Evropě.
- b) Významu projektu D-O-L pro udržení pozitivní vodohospodářské bilance v přílehlých regionech, a to i v případě, že se splní pesimistické prognózy vývoje klimatu.
- c) Funkce projektu D-O-L v komplexní protipovodňové ochraně, zvláště na ohrožených územích Jihomoravského, Zlínského, Olomouckého, Pardubického a Moravskoslezského kraje.
- d) Možností důslednějšího využití projektu D-O-L ve sféře ochrany životního prostředí a rehabilitace přírodních prvků v krajině.
- e) Významu geografického fenoménu Moravské brány, jehož cílevědomé využití může být významnou komparativní ekonomickou výhodou České republiky.
- f) Technického řešení projektu D-O-L a možností jeho zdokonalení v souladu s vývojem názorů na jeho funkce a ve shodě se zkušenostmi z podobných projektů v zahraničí.
- g) Věrohodnosti mediálního obrazu projektu D-O-L.

V rámci činnosti Sdružení (které mj. spočívalo v organizování mezinárodních konferencí, při nichž publikovali své názory přední evropští odborníci) se podařilo soustředit mnoho poznatků, které by mohly být užitečně využity v rámci diskusního procesu, i když – anebo právě proto – svým dopadem zdaleka přesahují problematiku projektu D-O-L.

Současný rozvoj vodní dopravy v Evropě

Všeobecně se uznává, že vnitrozemská vodní doprava – a zejména pobřežní plavba, která na vnitrozemskou plavbu technologicky i funkčně navazuje – zastává (nebo by měla zastávat) v dopravním systému významné místo, a to zejména v současné době, kdy je efektivnost tohoto systému z ekonomického i širšího společenského hlediska nepříznivě ovlivňována nežádoucím, avšak těžko zvládnutelným růstem silniční nákladní dopravy. V této souvislosti je možno uvést koncepční materiál EU, tj. „Bílou knihu o evropské dopravní politice do roku 2010 – čas rozhodnout“. V tomto dokumentu se důrazně poukazuje a potřebu dalšího rozvoje a příslušné podpory vnitrozemské i pobřežní plavby. Z její kapitoly nazvané „Zajištění úzké spolupráce mezi pobřežní a vnitrozemskou plavbou a železnicí“ je možno citovat: *“Pobřežní námořní plavba mezi státy unie, jakož i vnitrozemská plavba představují klíčové elementy intermobility, které umožňují účinné zásahy proti přetěžování silniční a železniční infrastruktury a znečišťování ovzduší. Oba tyto dopravní systémy nejsou až doposud dostatečně vytíženy, přestože je unii k dispozici neocenitelný potenciál (35 000 km mořského pobřeží a stovky námořních či vnitrozemských přístavů), stejně tak jako prakticky neomezená dopravní kapacita.”*

Je samozřejmé, že rozvoj vnitrozemské vodní dopravy v Evropě souvisí úzce se stavem příslušné infrastruktury, tj. s kvalitou sítě vnitrozemských vodních cest a s její návazností na trasy pobřežní plavby. Kritická analýza tohoto stavu vede k překvapivým závěrům, které až doposud nebyly plně doceněny. Z toho vyplývající rizika jsou mj. hlavním důvodem pro uspořádání mezinárodní konference v Ostravě (ČR) v říjnu 2009. Ta by měla sjednotit názory na některé vážné otázky rozvoje evropské vnitrozemské vodní dopravy. I když nás od závěrečných dokumentů konference (jejichž přesný obsah nelze samozřejmě přesně předvídat) dělí ještě půl roku, je možno podle předběžně přihlášených referátů a provedených analýz formulovat závěry, nesporně plně použitelné v diskusním procesu.

Vize moderní sítě vodních cest v Evropě

Základním ukazatelem, podle něž se posuzuje průjezdnost vodní cesty a určují cílové parametry pro její modernizaci je její třída ve smyslu přijaté Klasifikace evropských vodních cest, zpracované v orgánech Evropské hospodářské komise při OSN. Tato klasifikace byla rovněž jedním z podkladů pro zpracování **Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN)**. AGN požaduje, aby na vodních cestách, zahrnutých do sítě mezinárodního významu, se postupně dosáhlo parametrů alespoň třídy Va, zatímco nově budované úseky mají vyhovovat třídě Vb. To odpovídá jednotkám o nosnosti 1 600 až 3 000 t, resp. 3 200 až 6 000 t, zaručujícím velmi příznivé ekonomické parametry, často přizpůsobeným i provozu na pobřežních trasách (coastal routes) a schopným převzít efektivně (při uplatnění kontejnerizace) zátěž ze silnic a dálnic. Mapa v **příloze 1** (Annex 1), převzatá z AGN, dokumentuje, že vodní cesty v prostoru střední Evropy, tj. zejména územím západní části Německa, Polska a České republiky, jsou díky své strategické poloze zařazeny převážně mezi hierarchicky nejvyšší, tj. páteřové spoje (trunk waterways: E 20, E 30, E 40 a E 70) a mají být spojeny doplněním chybějících spojů (missing links) do souvislé sítě.

Konfrontace vize se skutečností

Příloha 1 ovšem neumožňuje kritický pohled na současný stav sítě a na její praktický význam, daný jejím skutečným využíváním. Stupeň využití sítě lze nejlépe vyjádřit hustotou přepravy, tj. množstvím tun, procházejících ročně charakteristickými profily na síti (zpravidla plavebními komorami, kde je provoz sledován a vyhodnocován). Takový pohled nabízí **příloha 2** (Annex 2). Síť vodních cest v této příloze vychází z přílohy 1, jsou však vynechány chybějící spoje a není vyznačena hierarchie. Navíc jsou naopak uvedeny některé úseky vodních cest, které nebyly zařazeny do AGN. Hustota přepravy v charakteristických profilech je graficky znázorněna pomocí kruhů, jejichž plocha je úměrná množství procházejících nákladů v roce 2007. Barva kruhů znázorňuje tendence vývoje v posledních 25 letech: u profilů s rostoucími hodnotami přepravy jsou kruhy zelené, pro profily, kde se hodnoty přepravy v podstatě nemění, jsou oranžové a konečně tam, kde dochází k poklesu, je použita červená barva. Mapa velmi názorně dokumentuje tyto skutečnosti:

- 1) Daleko nejvyšší stupeň využití vykazuje Rýn a jeho přítoky, či navazující průplavy. Sledujeme-li přepravní hustotu podél propojení, vedoucího od Rýna k Labi, Odře a Visle, tj. přes průplav Wesel – Datteln (WDK) a paralelní průplav Rýn – Herne (RHK), dále přes průplav Dortmund – Ems (DEK), Středozevní průplav (MLK), Labsko-havolský průplav (EHK), paralelní spoje od Berlína k Odře (HOW a SOW) a konečně přes Wartu a Noteč k Visle, musíme konstatovat nápadné klesání stupně využití, a to až do té míry, že je nutno hovořit o kolabující vodní dopravě. Plavebními komorami **ve Střekově na Labi** (jedná se o největší plavební komory v ČR, nabízející největší kapacitu) **prošlo např. v roce 2007 téměř 863 x méně zboží než v hraničním profilu Rýna u Emmerichu**. Ještě hůře je využívána Odra (samozřejmě s výjimkou dolního toku a do jisté míry i kanalizované trati). Využívání Visy pod Varšavou se dokonce blíží nule.

- 2) Ještě více alarmující než katastrofálně nízký stupeň využívání sítě ve východní části Německa, v Polsku a v ČR je vývoj této hodnoty. Zatímco v západní části sítě jednoznačně převládá zelená barva, dominuje na Labi a na vodních cestách dále na východ od Labe „varovná“ červená: **v této oblasti vodní doprava v posledních letech klesá tak výrazně, že se stává bezvýznamnou, či dokonce hrozí její úplný zánik.**
- 3) Zcela jiný obraz získáme, postupujeme-li k východu podél řeky Mohanu, průplavem Mohan – Dunaj (MDK) a posléze Dunajem. Je pravda, že využívání obrovské kapacity Dunaje je stále ještě nízké – zvláště při srovnání s Rýnem – současně však řádově vyšší než v případě Labe a Odry a především **má jednoznačně rostoucí tendenci: Dunaj je nesporně vodní cestou s mimořádně příznivou perspektivou.** K jeho významu přispívá i dynamicky rostoucí výměna zboží mezi Evropou a Středním i Dálným východem, pro niž představuje směřování přes Dunaj a přístav Constanța nejkratší trasu.

ČR a Polsko (ale i východní část Německa) tedy trpí handicapem, který má značně nepříznivé dopady jak ekonomického rázu (hospodářství nemůže dostatečně využívat nejlevnějšího druhu dopravy, chybí účinné nástroje na tlumení nadměrného růstu silniční nákladní dopravy), tak ekologického rázu. Dalo by se např. dokázat, že zvýšením stupně využití plavební sítě v této oblasti na úroveň běžnou v oblasti na západ od Labe by se daly snížit emise CO₂ nejméně o 1 mil. t ročně.

Příčiny krize

Musíme se tedy ptát na příčinu zcela asymetrického vývoje, který se vyznačuje v západní části Evropy výraznou dynamikou, zatímco ve střední části má charakter prohlubující se krize. Odpověď naznačuje **příloha 3** (Annex 3), nabízející další odlišný pohled na síť vodních cest. Jsou na ní opět znázorněny pouze existující a rozestavěné vodní cesty, které jsou rozlišeny podle jejich kvality a spolehlivosti. Plnou silnou čarou jsou vyznačeny úseky, plně vyhovující požadavkům moderní vodní dopravy, tj. odpovídající požadavkům AGN, nebo alespoň IV. třídy (kterou AGN u starších vodních cest toleruje, při modernizaci a nové výstavbě však již nepřipouští). IV. třída vyžaduje průjezdnost pro jednotky rozměrů 85 x 9,5 m, jejichž nosnost se při ponoru 2 m pohybuje okolo 1 000 t. Ponor 2 m nebo vyšší by měl být zaručen (jedná-li se o průplavy a kanalizované úseky řek) trvale nebo po alespoň 90 – 95 % roční doby (na regulovaných úsecích řek s kolísajícími hladinami). Dvojitou čarou jsou vyznačeny úseky, které vyhovují jen podmíněně, tj. vykazují parametry III. třídy (resp. průjezdnost pro jednotky rozměrů 67 x 8,2 m s nosností 600 – 700 t) a vyhovují (nebo mohly by za cenu menších úprav vyhovět) ponoru 2 m. Tečkovanými liniemi jsou vyznačeny úseky, které buď nevyhovují ani průjezdu jednotek rozměrů 67 x 8,2 m, nebo u nich není zajištěn ponor 2 m. Jedná se především o málo vodné toky, upravené jen regulací, konkrétně o regulované úseky Labe (kde se po cca 90 % roční doby dá dnes hovořit o ponoru 1,15 m, po dokončení plánovaných úprav v Německu o ponoru 1,30 až 1,40 m), Odry (kde je dokonce plavební období omezeno na pouhých 75 % roční doby, avšak ani v tomto období nejsou garantovány alespoň takové ponory jako na Labi) a Visly (kde garantovaný ponor nedosahuje ani 1 m). Takové úseky je možno právem označovat jako **deklasované vodní cesty**, které již nevyhovují současným požadavkům na ekonomiku a spolehlivost plavebního provozu a neumožňují další rozvoj vodní dopravy. Jedná se o úseky, jež sice bývaly ještě v první polovině minulého století dosti intenzivně využívány, ovšem za cenu dnes již nepoužitelné plavební technologie. Vyznačovala se nízkou produktivitou manuálně náročné práce posádek na malých vlečných člunech a parních kolesových remorkérech, nízkou provozní rychlostí (zejména při splavování samotížů) a nemožností uplatnění moderních navigačních pomůcek. V současné době je největším problémem na těchto deklasovaných vodních cestách nespolehlivost provozu. Ta vyplývá z velkého kolísání plavebních hloubek (které vede až k nuceným plavebním přestávkám) a je pro většinu klientů nepřijatelná, zvláště při konkurenci moderní železniční a silniční dopravy. Zcela novým fenoménem, jenž brání využívání deklasovaných úseků, je privatizace plavebních

podniků po hospodářsko-politických změnách v devadesátých letech. Privátní rejdaři nemohou být nijak motivováni k nasazování svého lodního parku na problematických vodních cestách za cenu ztrátového provozu, a to zejména po rozšíření EU, kdy se jim otevřel liberalizovaný přepravní trh, takže mohou výhodněji podnikat na vyhovujících vodních cestách. Hromadné přesuny lodního parku z Odry či Labe do oblasti Rýna či západních cestů jsou toho pádným důkazem. V roce 2004 uskutečnili čeští rejdaři v kabotážních a „třetizemních“ přepravách v cizině (tedy mimo regulované Labe) 15 % svých výkonů, v roce 2007 69 % a v roce 2008 dokonce přes 83 %!

Vyhovující, či podmíněně vyhovující úseky jsou dvojího druhu. Buď jsou součástí **konzistentní sítě**, tj. jsou navzájem propojeny spolehlivou sítí průplavů nebo pobřežními trasami. Jiné však vytvářejí jakési **izolované „ostrovy“**, napojené na konzistentní síť pouze prostřednictvím deklasovaných úseků. Tyto izolované vodní cesty mají často vysokou technickou úroveň (jako např. kanalizovaná labsko-vltavská trať v ČR), za současného stavu jsou však téměř nevyužitelné. Jsou příliš krátké na to, aby se na nich mohla při silné konkurenci pozemních dopravní doprava úspěšně prosadit. Rozvoj dálkových přeprav na nich zase blokují deklasované úseky, kterými by dálkové relace musely nutně procházet.

Tyto skutečnosti tedy zřetelně vysvětlují, proč se vodní doprava v některých evropských státech úspěšně rozvíjí a jinde její výkony stagnují, klesají a blíží se k nule. Zároveň však odhalují další vážný ekonomický fenomén, který si málokdo uvědomuje. Je to zjištění, že v izolovaných „ostrovech“ jsou dnes bez adekvátního užítu „umrtveny“ nemalé investice. **Hodnota téměř vůbec nevyužívané infrastruktury vodní dopravy na českém Labi a Vltavě se např. odhaduje na více než 3 miliardy €! Celková hodnota nevyužívané infrastruktury vodní dopravy ve střední a východní Evropě podle přílohy 3 se pohybuje – podle hrubého odhadu – 10 miliard €.**

Východisko z krize

Další otázka tedy logicky zní: existuje východisko z dané situace? Je zcela samozřejmé, že náprava současného stavu spočívá v zásadní modernizaci deklasovaných úseků, která ovšem již nemůže být založena na dalších regulačních úpravách, neboť existující nebo vytýčené regulační cíle (tj. přípustné ponory) již nelze zvýšit (protože zákony hydrauliky není možno obejít). Tento závěr není nijak v rozporu s tím, že na Rýně či na Dunaji jsou garantovány dostatečné ponory pouze regulačními metodami. V tomto případě se totiž jedná o veletoky s podstatně vyššími průtoky (ať již jde o střední průtok Q_a a „regulační“ průtok Q_{reg} , zajištěný po minimálně 90 % trvání ve středně vodním roce) a s malým (a tedy příznivým) sklonem dna (I). Nejlépe to dokazuje následující tabulka, charakterizující průtokové a spádové poměry na protiproudním konci regulovaných úseků hlavních evropských řek.

| Řeka | Profil | Průtok (m^3s^{-1}) | | I (‰) | Poznámka – regulační cíl |
|-------|--------------------------------------|---------------------------|-----------|---------|---|
| | | Q_a | Q_{reg} | | |
| Rýn | Vodočet Maxau | 1260 | 585 | 0,294 | Dále po proudu se sklon snižuje. Výjimkou je tzv. Gebirgstrecke pod ústím Mohanu. Regulačním cílem je zajištění ponoru 190 až 200 cm, od Kolína nad Rýnem 230 cm. |
| Dunaj | Komárno (pod vodním dílem Gabčíkovo) | 2290 | 1095 | 0,060 | Kratší regulované úseky jsou i nad Komárnem (Straubing – Vilshofen, Wachau a úsek Vídeň – Bratislava). Regulačním cílem je zajištění ponoru 230 cm. |

| | | | | | |
|------|------------------------|-----|-----|-------|--|
| Labe | Vodočet Ústí nad Labem | 290 | 113 | 0,450 | Po proudu se sklon snižuje (od státní hranice ČR/SRN na cca 0,250 ‰). Výjimkou je magdeburský úsek. Regulačním cílem je ponor 130 cm, pod Drážďanami 140 cm. |
| Odra | Brzeg Dolny | 170 | 90 | 0,300 | Hodnota Q_{reg} neodpovídá v tomto případě přirozenému průtoku, ale průtoku, při kterém by bylo možno počítat s ponorem 110 cm. Tento průtok je možno garantovat pouze nadlepením z přehrad, ovšem jen v příznivých letech a navíc jen po dobu předem stanoveného „plavebního období“. |

Kvalitativní zvýšení úrovně deklasovaných úseků je tedy možné pouze radikálním zásahem, tj. buď jejich soustavným kanalizováním, nebo výstavbou souběžných (laterálních) průplavů podle těchto říčních úseků. První z uvedených variant je při současném důrazu na zachování přirozeného či quasi-přirozeného charakteru toků sotva průchodná – zbývá tedy jen možnost druhá, případně určitá kombinace obou variant. V každém případě se však jedná o nákladná opatření (s celkovými investičními náklady v řádu desítek miliard €), jejichž realizace je představitelná pouze v průběhu mnoha desítek let.

Máme-li vůbec o realizaci takových opatření uvažovat, je třeba vycházet z těchto zásad:

- 1) Jedinou schůdnou možností je rozdělení potřebných zásahů **do řady postupných etap**.
- 2) Každá z etap musí být efektivní sama o sobě. To znamená, že musí **vycházet z konzistentní sítě** – jinak by představovala pouze neúčelné rozšiřování prakticky nefunkčních izolovaných „ostrovů“. Na konci každé etapy musí být významný zdroj nebo cíl přepravních proudů, nebo musí být s realizací etapy spojen dostatečně důležitý mimodopravní efekt – např. příspěvek k protipovodňové ochraně, k vodohospodářské bilanci, či přínos v environmentální sféře (revitalizace toků apod.).
- 3) Je samozřejmé, že každá z etap musí z hlediska parametrů (třídy vodní cesty) a z hlediska provozních vlastností **odpovídat kvalitě konzistentní sítě, resp. požadavkům AGN**.
- 4) V rámci realizace jednotlivých etap musí být v nejkratší možné době a za cenu nejnižších nákladů vytvořena kvalitní spojnice mezi severovýchodními okraji existující konzistentní sítě (kterými jsou např. Magdeburg na křižovatce Středozemního průplavu s Labem, oblast Berlína nebo Štětína) a Dunajem, který představuje jihovýchodní okraj konzistentní sítě a zároveň vodní cestu, jejíž význam se zvyšuje a bude zvyšovat i v perspektivě. **Taková spojnice by mohla být základnou rozvoje vodní dopravy v celé problémové oblasti** a od níž by mohly odbočovat další spoje, připojující k této ose další nevyužitelné „ostrovy“.

Na základě analýzy možných variantních postupů vychází, že pravděpodobně optimální rozvojovou základnou by mohla být nesporně trasa Berlín – Bratislava (BB), jejíž realizace by spočívala v modernizaci průplavu Spréva – Odra (Berlín – Eisenhüttenstadt), v postupné výstavbě několika laterálních průplavů a nízkých zdrží na Odře od vrcholové zdrže tohoto průplavu po dokončovaný stupeň Malczyce, v modernizaci kanalizovaného úseku Odry, v realizaci propojení Odra – Dunaj a dořešení problémů na Dunaji mezi Bratislavou a vyústěním tohoto propojení. Trasa BB je schématicky znázorněna na **příloze 4** (Annex 4), a to včetně celkem nenáročných prvních etap Berlín – Cigacice a Dunaj – Hodonín. „Severní“ první etapa by řádově zlepšila přístup vodní dopravy ke středisku hutního průmyslu v městě Eisenhüttenstadt (hutě Acelor-Mittal) a napojila na konzistentní síť první

z výkonných polských přístavů na Odře (Cigacice). Vyžádala by si vedle modernizace průplavu Spréva – Odra a dvou laterálních průplavů podél Odry (v celkové délce necelých 42 km) jen výstavbu dvou nízkých jezů na Odře a jediné plavební komory. Nevelký objem potřebných plavebních objektů je dán tím, že prvý z laterálních průplavů může odbočovat z vrcholové zdrže průplavu Spréva – Odra na kótě 40,8 m n. m. dosáhnout tak bez jakéhokoliv stupně až oblasti Krosna. Význam „jižní“ první etapy spočívá především v napojení ČR na konzistentní síť (a tedy radikální změnu vývojových tendencí vodní dopravy v tomto státě). Napojí také na síť velkou automobilku v Bratislavě (Volkswagen) a podzemní zásobníky plynu na západním Slovensku a na jižní Moravě, čímž umožní alternativní přísun plynu ve zkapalněném stavu (LNG). Umožní též využití vodní obnovitelné vodní energie (tj. potenciálu řeky Moravy a hlavně Dunaje) a nabízí zlepšení povodňové situace podél řeky Moravy pod Hodonínem.

Příloha 5 (Annex 5) ukazuje, že na trasu BB může navázat další výstavba a modernizace úseků stejné kvality, jakou bude mít tato trasa. Jedná se o spojení Eisehüttenstadt – ústí Warty – Štětín, o modernizaci Hlivického průplavu, spojení od Bohumína k Váhu a k Visle (napojení „ostrova“ Oświęcim – Krakov) a spojení od Přerova k Labi (napojení „ostrovní“ labsko-vltavské trati). Teprve existence trasy BB může „inspirovat“ i postupnou „vstřícnou“ výstavbu od dalších bodů konzistentní sítě, tj. od Magdeburgu proti proudu Labe (radikální úprava Labe bez trasy BB, tj. jako pouhé „odbočky“ do ČR by byla ekonomicky i politicky neschůdná), od Váhu k Bohumínu (propojení Váh – Odra může být účelné až po radikální přestavbě Odry v rámci trasy BB) atd.

Je samozřejmé, že návrh trasy BB poněkud přesahuje cíle diskusního procesu, neboť se příliš soustřeďuje na jedinou trasu – jedná se však o trasu, nejlépe vyhovující danému cíli, jehož dosažení je prioritní. Cíle by mohlo být samozřejmě dosaženo i jinak (i když – podle zatím uskutečněných analýz – by to bylo nákladnější, méně efektivní a časově náročnější).

Co je možno vytýčit jako hlavní rozvoje infrastruktury evropské vodní dopravy?

Vše, co bylo v předchozích kapitolách popsáno – ať již jde o charakteristiku dnešního kritického stavu či o představy opatření, jež by měla zajistit východisko z krize – je samozřejmě jen příspěvkem k diskusnímu procesu o budoucí politice transevropských dopravních sítí a předběžným nástinem možného postupu. Ke kvalifikovanému stanovisku by měla přispět i plánovaná mezinárodní konference. Již předem je však při diskusním procesu zdůraznit:

- 1) **Asymetrický vývoj vodní dopravy** a její infrastruktury v západní a východní (resp. střední) části Evropy je alarmující, deformuje nepříznivě „modal split“ v přepravě nákladů na celém kontinentu a **hrozí úplným kolapsem vnitrozemské vodní dopravy v této části Evropy** ke škodě udržitelného rozvoje dopravy.
- 2) **Odstranění této asymetrie** by mělo být **jedním z hlavních cílů** rozvoje evropské dopravní infrastruktury.
- 3) Jedním z hlavních prostředků je přitom etapová výstavba plně plnohodnotných vodních cest, navazujících na konzistentní síť tak, aby se vytvořily nové transkontinentální spoje a eliminovalo neúčelné vázání investic v nevyužitelných „ostrovech“.
- 4) Nejedná se přitom ani o velké investiční nároky (spíše řádově nižší než v případě železnic a dálnic), ani o negativní zásahy do životního prostředí (budou převládat spíše vlivy pozitivní). **Problémem je až doposud pouze nedostatečná koordinace snah v jednotlivých zemích EU.**

S touto koordinací je třeba začít ihned. Mohli bychom tedy parafrázovat „podtitulek“ citované „Bílé knihy EU o evropské dopravní politice“ slovy: „**nejvyšší čas rozhodnout**“.

English summary

This contribution to the Consultation on the Green Paper - TEN-T: "A Policy Review - Towards A Better Integrated Transeuropean Transport Network At The Service Of The Common Transport Policy" was prepared by the Association Porta Moravica (VZ 252 46 Vrané nad Vltavou, Czech Republic).

Main data about the Association Porta Moravica

In conformity with the statute, Association Porta Moravica gathers relevant data about the water corridor Danube – Oder – Elbe and stands out for the image improvement of this important European waterway project. Consequently, members of the Association are concerned with the common development of European water transportation on the whole.

Actual development of waterway transportation in Europe

It is evident that the development of inland navigation is closely connected with the capacity and quality of the waterway network.

Vision of the European waterway network

A clear scheme of the future European network is described in the European Agreement on Main Inland Waterways of international Importance (AGN). An abstract of the respective map concerning the territory of West and Central Europe is shown in the **Annex 1**. The territory of Central Europe is crossed by important routes (trunk waterways E 20, E 30, E 40 and E 70). The relevant network will form an integral system after the realization of several missing links.

Confrontation of the vision with the reality

Practical economic value of every waterway can be expressed by the transport density. This criterion is demonstrated in the **Annex 2**. This annex shows very striking facts:

1. It must be stated that a sufficient density can be observed on the Rhine River and on the respective tributaries (and adjacent canals, respectively). Observing the situation in the regions Eastward of the Rhine River (if one follows the route of Mittelland Canal and other canals in Germany up to the Elbe, Oder and Vistula Rivers) indicates that the density **declines dramatically**. In the Střekov lock on the Elbe River (this double lock is the greatest one in the Czech Republic) the density is **863 times lower** in comparison with the frontier cross section of the Rhine River near Emmerich. The transport density **on the Vistula River downstream of Warsaw is practically zero**.
2. Moreover, the transport density in the Western part of the network is nearly always increasing, **whilst in the central Europe it is decreasing**.
3. **The route following the Main and Danube River shows a different development**. The transport density of these waterway is – in comparison with the Rhine River) – relatively low. Nevertheless, the general tendency is positive and **very promising**.

One must – therefore – state that the inland navigation in the Central Europe (namely in the Eastern part of Germany and especially in Poland and in the Czech Republic) is endangered by a serious crisis or even by a total collapse. Consequently, one must imply substantial negative influences in the sphere of economy (absence of effective measures for road traffic damping) as well as in the sphere of environment (higher emissions of CO₂ etc.).

In addition, the a/m vision of real European waterway network seems to be totally unattainable.

Reasons of the crisis

The **Annex 3** describes the European waterway network in a completely different way. Individual parts of the network are indicated according to their quality (waterway class in conformity with the AGN) an operational reliability. One differentiates waterways – first – **fully suitable for modern inland navigation** (waterway class IV or higher, minimum draught 2 m during 90 - 95 percent of the year) and waterways **conditionally suitable** (waterway class III). In the case of conditionally suitable canals or canalized rivers case a draught to a certain extent lower than 2 m is tolerable, because its improvement is possible by relatively simple measures (dredging, increase of water level in pools). The third category of waterways includes waterways of lower classes and especially relatively small rivers with low and fluctuating discharges whose navigability is secured by regulation only. Minimum draughts (guaranteed during 90 – 95 per cent of the year) are considerable lower than 2 m. On the Elbe River – for instance – one can speak about 1.15 m only and after the planned improvement in German about 1.30 – 1.40 m. These values cannot be further increase by means of regulation. On the Oder River the situation is even worse. On the Vistula River one can speak about a draught 1.00 m approximately. These waterways can be for good reason called as **declassified** waterways. Using of these waterways is nowadays no more interesting for clients due to insufficient reliability of goods delivery. Moreover, even ship owners transfer their vessels and barges from these rivers in order to avoid unprofitable operation. This tendency is increasing at present due to the enlargement of the EU: ship owners have no motivation to operate on these rivers and make use of liberal transport market. Czech ship owners, for instance, realize substantial part of the transport performance on West European waterways and not on the traditional Elbe route. In 2004, this share amounted to 15 per cent, in 2007 69 per cent and in 2008 even 83 per cent!

Fully and conditionally suitable waterways create either a **consistent network** (integrated by modern canals or coastal routes), or short isolated systems (**waterways "islands"**) being connected with the consistent network by declassified waterways only. The utilization of these islands is – similarly as in the case of declassified waterways – very decreasing at present. Navigation inside these "islands" can operate only in short transport distances and – in this way – cannot be successful in the hard competition with road transport. All long transport distances are – on the contrary – always connected with using of problematic declassified waterways.

The network in Poland, in Czech Republic and to some extent in East Germany is a mixture of relatively modern "islands" and declassified waterways. This fact is the main reason of the inland navigation collapse in this part of Europe. **Very serious is also the problem of immobilization of the navigation infrastructure in the "islands" (locks, dams, inland ports etc.). The value of this infrastructure amounts probably to 10 milliards € approximately!**

Way out from the crisis

It is evident that the only way out consists in the consequent modernization of declassified waterways – they were able to meet the requirements fifty or hundred years ago, but no more in existing modern transport network. The necessary modernization cannot be reached by further regulation measures. This conclusion cannot be impeached by the fact that satisfactory navigability of important sections of great European rivers (Rhine River, Danube River) is secured by regulation only. The table (in the original Czech text) shows that conditions (i. e. discharge Q_a , low discharge representing criterion for regulation measures Q_{reg} an slope of the river bottom I) on the Elbe and Oder Rivers are not comparable with those of Rhine and Danube Rivers. It is – therefore – necessary to choose canalization or –

as a better solution – construction of lateral canals (or a proper combination of both methods, respectively).

Such measures are – nevertheless – very expensive and time-consuming. It is therefore necessary:

1. To realize **this ambitious plan in stages.**
2. To **attach each stage to the consistent network** in order to secure its efficiency.
3. To respect **fully parameters declared by the AGN**, (the class Vb, draught 2.80 m, bridge clearance 7.00 m – temporarily Vb, 2.20 and 5.25 m respectively).
4. To realize by means of relatively modest and consecutive stages a coherent route connecting the endpoint of the consistent network in Germany with the Danube River. This route must cross the territory of Poland and of the Czech Republic, enable effective attachment of important "islands" **and create a basis for further attachment of remaining ones.**

The **Annex 4** shows that **such route between Berlin and Bratislava (route BB)** seems to be an optimum solution. First stages can be realized from Berlin to Cigacice (on the Oder River) and from the Danube River to Hodonin in Southern Moravia.

The **Annex 5** demonstrates further steps solving remaining "islands" and initiated by the BB route.

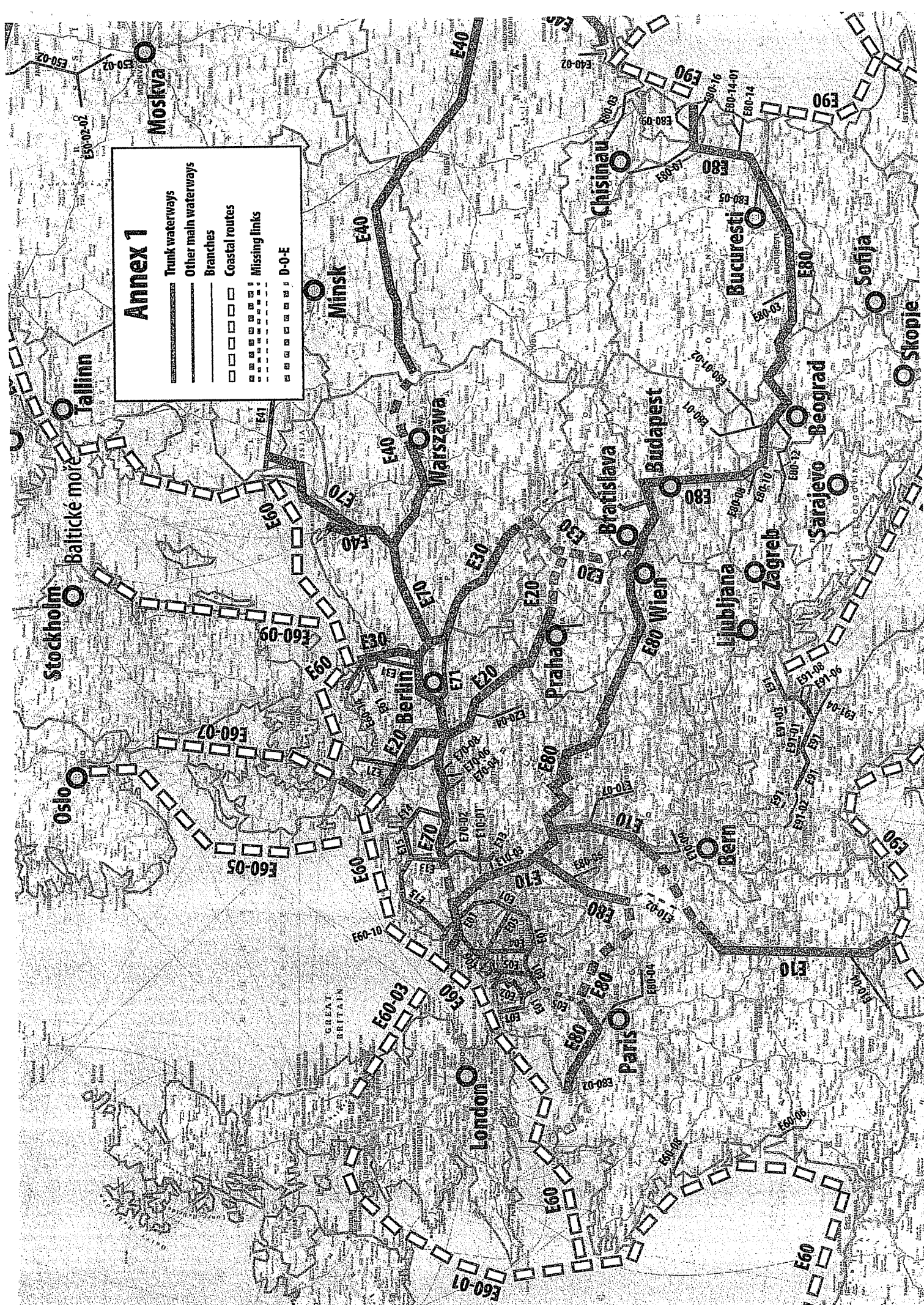
Main future goals of the European waterway infrastructure

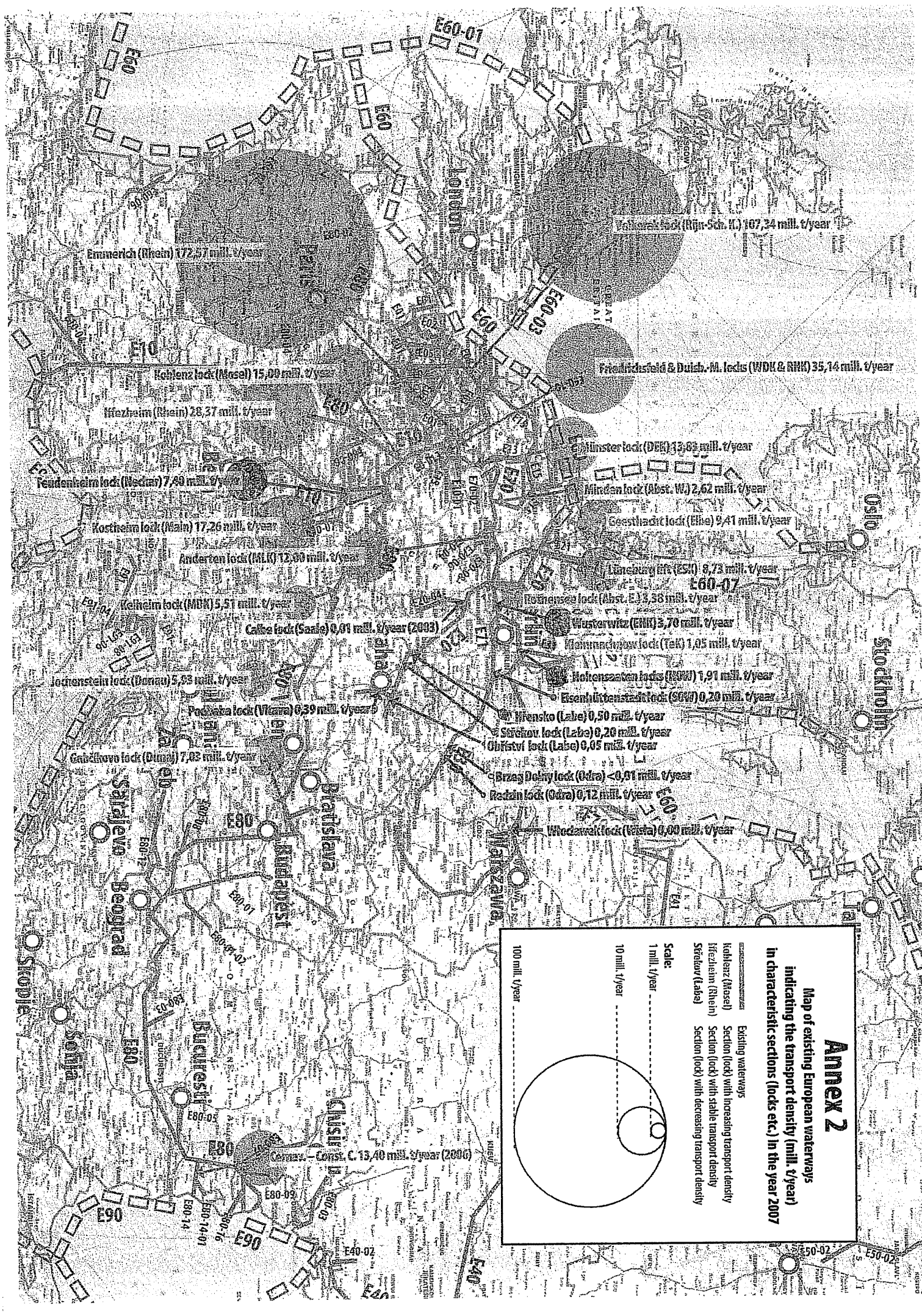
In conformity with the a/m facts one can recommend the following points that ought to be included in the future European transport policy:

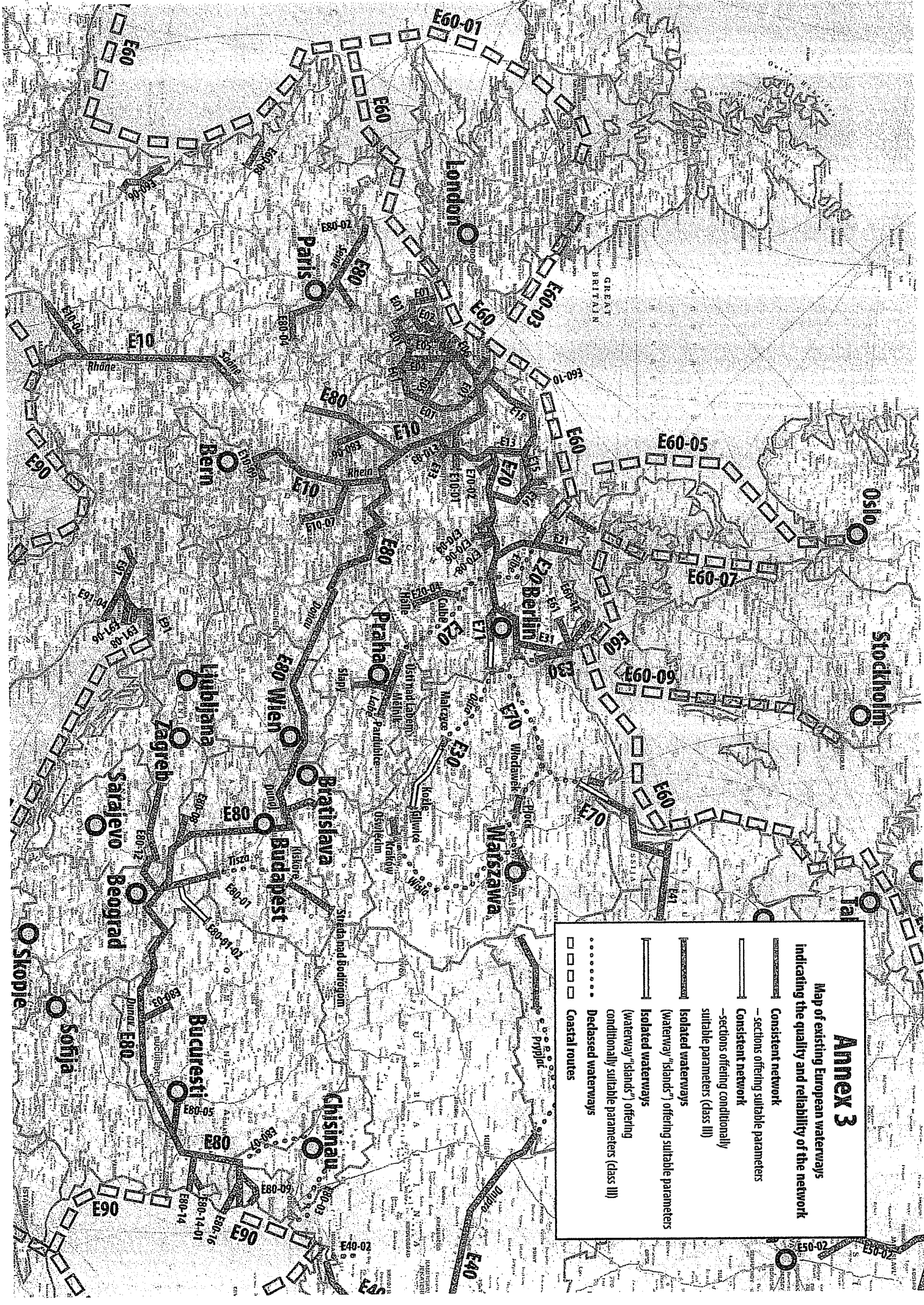
1. **Asymmetric development of inland waterway transport** in Europe deforms the optimum modal split, endangered this form of transport in Central Europe by a **total collapse and threatens the sustainable transport development.**
2. It is therefore **necessary to withdraw consequently this asymmetry.**
3. This goal can be reached by **consequent realization of new modern routes connecting existing "islands" of suitable waterways** and solving problematic declassified waterways.
4. Such plan is not very expensive and can be fulfilled by reasonable stages. It is – nevertheless – necessary to **secure consequent international collaboration and coordination of individual plans and conceptions.**

Annex 1

- Trunk waterways
- Other main waterways
- Branches
- Coastal routes
- Missing links
- D-O-E







Annex 3

Map of existing European waterways
indicating the quality and reliability of the network

- Consistent network
- Consistent network sections offering suitable parameters
- Consistent network sections offering conditionally suitable parameters (class III)
- Isolated waterways
- Isolated waterways (waterway "islands") offering suitable parameters
- Isolated waterways (waterway "islands") offering conditionally suitable parameters (class III)
- Degraded waterways
- Coastal routes

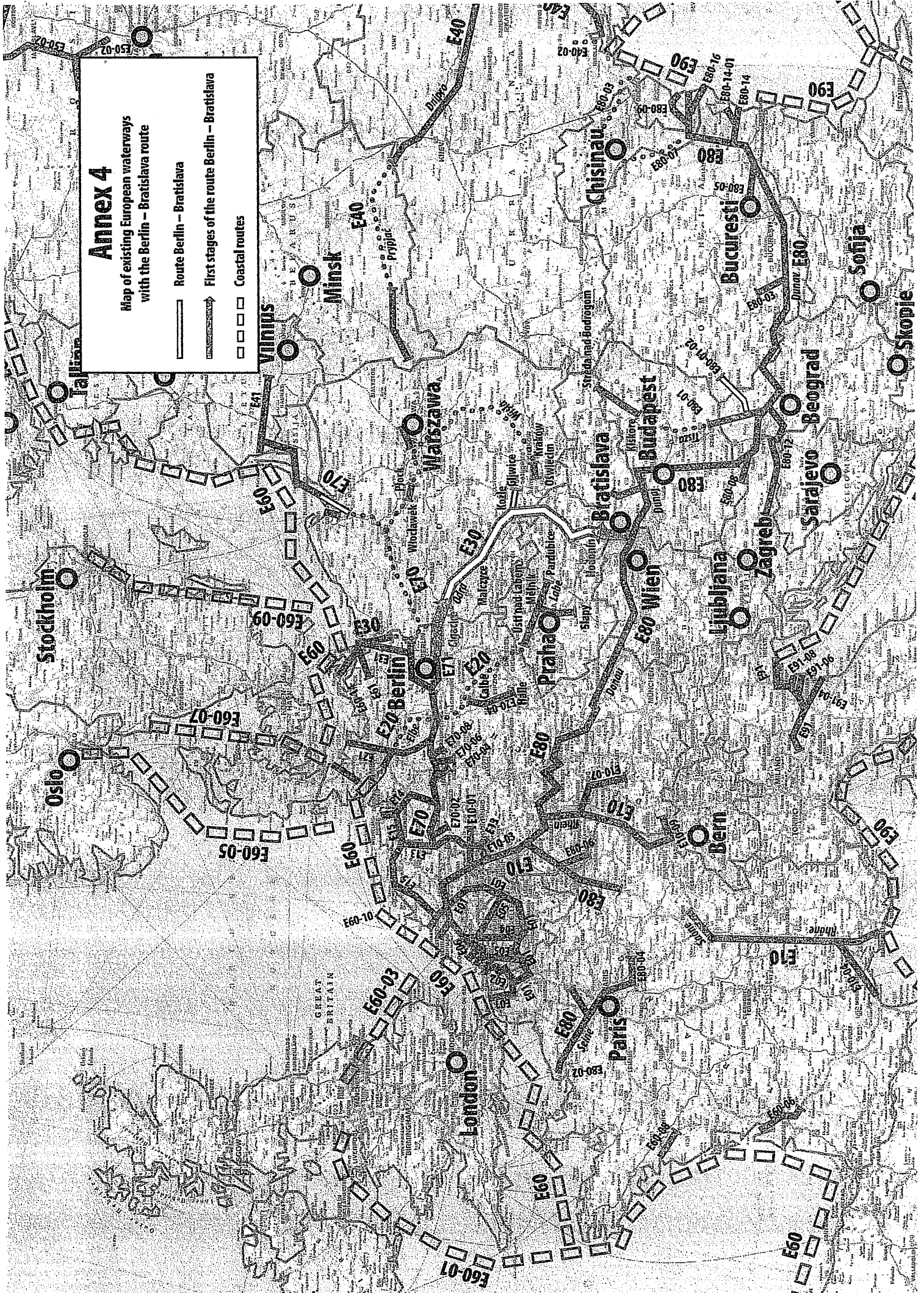
Annex 4

Map of existing European waterways
with the Berlin - Bratislava route

Route Berlin - Bratislava

First stages of the route Berlin - Bratislava

Coastal routes



Annex 5

Map of the Berlin - Bratislava route showing successive stages of waterway development in central Europe

Route Berlin - Bratislava

Successive stages of the development

Coastal routes

