

**PŘEHLEDNÝ POPIS PROJEKTU**

Výstavba terminálu kombinované dopravy v Břeclavi a napojení vodní cesty Dunaj – ČR

**I – Projekt a jeho vhodnost pro Fond soudržnosti**

|                      |  |
|----------------------|--|
| <b>Umístění</b>      | Jihomoravský kraj, spolková země Dolní Rakousko (Weinviertel), západní část Slovenska (Záhorie)  |
| <b>Stručný popis</b> | <ul style="list-style-type: none"><li>- Terminál umožňující kombinaci železniční, silniční a vnitrozemské vodní dopravy.</li><li>- Nutná napojení na stávající železniční, silniční / dálniční (dálnice D2, rychlostní komunikace R55) a síť vodních cest. Všechny tyto dopravní trasy jsou součástí IV. a VI. TEN koridorů.</li><li>- Místní (interní) dopravní infrastruktura (kolejiště, nábřeží v přístavech včetně kotvišť).</li><li>- Infrastruktura pro nakládání s kontejnery.</li><li>- Příprava území pro výstavbu skladišť a jiných obchodních staveb.</li><li>- Napojení vodní cesty realizované cestou uměle vytvořeného kanálu a krátkého kanalizovaného úseku řeky Moravy.</li><li>- Existují tři možné varianty trasy napojení:<ul style="list-style-type: none"><li>• Var. A využití území Slovenska a ČR (Devín - Jakubov - Kúty - Břeclav).</li><li>• Var. B využití území Rakouska, Slovenska a ČR (Viedeň – Angern – Jakubov – Kúty – Břeclav).</li><li>• Var. C využití území Rakouska a ČR (Viedeň - Angern - Hohenau - Břeclav).</li></ul></li></ul> <p>Všechny tyto varianty se setkávají v terminálu kombinované dopravy v Břeclavi.</p> |

|                    |   |
|--------------------|---|
| <b>Hlavní cíle</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Flexibilita v nákladní dopravě</li> <li>- Změnit podíly jednotlivých druhů dopravy s hlavním cílem zvýšit podíl druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí (vnitrozemská plavba, železniční doprava) a snížit podíl silniční dopravy</li> <li>- Zajistit plavební napojení na vodní cestu Dunaj – Odra (na českém území)</li> <li>- Zajistit spolehlivé plavební spojení ČR a ekonomických regionů v sousedství vodní cesty s plavební sítí zemí EU a na hlavní dunajskou vodní cestu</li> <li>- Další přínosy <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zlepšení kvality životního prostředí,</li> <li>• Přínosy spojené se zaměstnaností v regionu,</li> </ul> </li> </ul> <p>Přispění k rekreaci a sportovním aktivitám.</p> |
| <b>Plocha</b>      | <p>Přibližná plocha terminálu kombinované dopravy v Břeclavi je 100 ha. Další rozšíření je v budoucnu možné. Délka plavebního spojení Dunaj – ČR se liší podle možných variant: 86 km pro variantu B, 85 km pro variantu C a 69 km pro variantu A.</p>  |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Projektové charakteristiky</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Železniční svršek a spodek, kolejiště</li> <li>- Výstavba silnic</li> <li>- Nábřeží včetně kotvišť, vnitřních zátok, větví kanálu</li> <li>- Zařízení na protipovodňovou kontrolu</li> <li>- Zařízení pro dodávky vody a elektrické energie, kanalizace</li> <li>- Dopravní infrastruktura</li> <li>- Budovy pro veřejnou správu (celnice, atd.)</li> <li>- Úprava pozemků pro další uživatele</li> <li>- Základní infrastruktura pro manipulaci s kontejnery</li> <li>- Opatření spojená se službami celního</li> <li>- Strategické rezervy (pohonné hmoty, atd.), základna hasičů, základna pro bezpečnostní složky</li> <li>- Výstavba vodní cesty (pohyby půdy, ochrana břehů)</li> <li>- 2 - 4 plavební komory, které odstraní malé výškové rozdíly hladin</li> <li>- Posuvné hráze na malých řekách</li> <li>- Silniční a železniční mosty</li> <li>- Umělé bio-koridory</li> <li>- Most přes kanál (ve var. B)</li> <li>- Tunel (ve var.A1), aby se předešlo poškození krajiny</li> <li>- Vnitrozemské přístavy</li> <li>- Vodní uzávěry a přemostění malých přítoků</li> <li>- Environmentální opatření (regulované zaplavování břehových porostů)</li> <li>- Zařízení pro rekreační plavbu</li> </ul> |
|--|---|

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Objem manipulovaného zboží</b></p> | <p>Objem zboží procházející uzlem v Břeclavi dosáhne přibližně 11,411 tis. tun ročně v průběhu prvních let provozu a objem zboží přepraveného po vodní cestě dosáhne podle Studie proveditelnosti v prvních letech provozu až 5,275 tis. tun ročně (to se týká pouze vývozů a dovozů ČR). Tento odhad je založen na tocích exportu a importu ČR (analýzy učiněné v marketingové studii).</p> |
|--|--|

|   |   |                            |                                   |  |  |   |  |   |   |  |  |
|---|---|----------------------------|-----------------------------------|--|--|---|--|---|---|--|--|
| <p><b>Náklady projektu</b><br/>(bez daní)<br/>v mil EUR<br/>prosinec 2002</p>                   | <p>Výdaje před Fondem soudržnosti</p> <p>Celkové náklady jsou 6,8 mil. EUR a z toho:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Terminál kombinované dopravy: 1,6 mil. EUR.</li> <li>• Plavební spojení Dunaj – ČR: 5,2 mil EUR.</li> </ul><br><table border="0"> <tr> <td>Celkové náklady:</td> <td>Příspěvek Fondu soudržnosti - FM:</td> </tr> <tr> <td>Na Terminál Břeclav: 99,7mil. EUR</td> <td>Na Terminál Břeclav: 69,8 mil. EUR</td> </tr> <tr> <td>Na plavební spojení Dunaj – ČR: 665,2 až 844,2 mil. EUR (podle zvolené varianty).</td> <td>Na plavební spojení Dunaj – ČR: 465,6 až 590,9 mil. EUR (podle zvolené varianty)</td> </tr> <tr> <td>Celkem náklady na infrastrukturu v gesci státu 693,6 až 872,6 mil. EUR (podle zvolené varianty)</td> <td>Celkem na infrastrukturu v gesci státu 485,5 až 610,8 mil. EUR (podle možných variant).</td> </tr> </table> | Celkové náklady:           | Příspěvek Fondu soudržnosti - FM: | Na Terminál Břeclav: 99,7mil. EUR      | Na Terminál Břeclav: 69,8 mil. EUR     | Na plavební spojení Dunaj – ČR: 665,2 až 844,2 mil. EUR (podle zvolené varianty). | Na plavební spojení Dunaj – ČR: 465,6 až 590,9 mil. EUR (podle zvolené varianty) | Celkem náklady na infrastrukturu v gesci státu 693,6 až 872,6 mil. EUR (podle zvolené varianty) | Celkem na infrastrukturu v gesci státu 485,5 až 610,8 mil. EUR (podle možných variant). |  |  |
| Celkové náklady:  | Příspěvek Fondu soudržnosti - FM:   |                            |                                   |  |  |   |  |   |   |  |  |
| Na Terminál Břeclav: 99,7mil. EUR   | Na Terminál Břeclav: 69,8 mil. EUR  |                            |                                   |  |  |   |  |   |   |  |  |
| Na plavební spojení Dunaj – ČR: 665,2 až 844,2 mil. EUR (podle zvolené varianty).               | Na plavební spojení Dunaj – ČR: 465,6 až 590,9 mil. EUR (podle zvolené varianty)  |                            |                                   |  |  |   |  |   |   |  |  |
| Celkem náklady na infrastrukturu v gesci státu 693,6 až 872,6 mil. EUR (podle zvolené varianty) | Celkem na infrastrukturu v gesci státu 485,5 až 610,8 mil. EUR (podle možných variant).   |                            |                                   |  |  |   |  |   |   |  |  |
| <p><b>Míra návratnosti</b></p>  | <table border="0"> <tr> <td>Finanční míra návratnosti:</td> <td>Ekonomická míra návratnosti:</td> </tr> <tr> <td><b>Vnitřní výnosové procento (FRR)</b></td> <td><b>Vnitřní výnosové procento (ERR)</b></td> </tr> <tr> <td>vodní cesty podle varianty je od +1,83 až 2,28 %</td> <td>V případě Terminál Břeclav činí EIRR 17 %.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>V případě plavebního spojení Dunaj – ČR činí podle vybrané varianty od 17,76 do 20,95 %</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Pozn.: Hodnota EIRR představuje nejnižší hodnotu na základě dokončených kalkulací.</td> </tr> </table>   | Finanční míra návratnosti: | Ekonomická míra návratnosti:      | <b>Vnitřní výnosové procento (FRR)</b> | <b>Vnitřní výnosové procento (ERR)</b> | vodní cesty podle varianty je od +1,83 až 2,28 %                                  | V případě Terminál Břeclav činí EIRR 17 %.                                       |   | V případě plavebního spojení Dunaj – ČR činí podle vybrané varianty od 17,76 do 20,95 % | Pozn.: Hodnota EIRR představuje nejnižší hodnotu na základě dokončených kalkulací. |  |
| Finanční míra návratnosti:  | Ekonomická míra návratnosti:  |                            |                                   |  |  |   |  |   |   |  |  |
| <b>Vnitřní výnosové procento (FRR)</b>  | <b>Vnitřní výnosové procento (ERR)</b>  |                            |                                   |  |  |   |  |   |   |  |  |
| vodní cesty podle varianty je od +1,83 až 2,28 %  | V případě Terminál Břeclav činí EIRR 17 %.  |                            |                                   |  |  |   |  |   |   |  |  |
|   | V případě plavebního spojení Dunaj – ČR činí podle vybrané varianty od 17,76 do 20,95 %   |                            |                                   |  |  |   |  |   |   |  |  |
| Pozn.: Hodnota EIRR představuje nejnižší hodnotu na základě dokončených kalkulací.              |   |                            |                                   |  |  |   |  |   |   |  |  |
| <p><b>Životní prostředí</b></p>   | <p><b>Pozitivní náklady</b> na životní prostředí úsporou nákladů na znečištění životního prostředí při 55 % konverzi silniční dopravy na vodní dopravu a 45% konverzi železniční dopravy činí cca 31 981.546 €, ze zvýšení atraktivity území 14 516 129 €, celkem <b>46 497.675 € ročně.</b></p> <p><b>Negativní náklady</b> na životní prostředí z lodních motorů cca <b>8 029.516 € ročně.</b></p>  |                            |                                   |  |  |   |  |   |   |  |  |

| <b>Časový<br/>harmonogram<br/>realizace</b> | <b>Procedura</b>   | <b>Již hotovo</b> | <b>Datum<br/>zahájení</b>  | <b>Očekávané<br/>ukončení</b> |
|---|--|-------------------|--|-------------------------------|
|   | Studie proveditelnosti:<br>ekonomická, sociální a finanční<br>analýza  | Pracovní verze    | 8/2003   | 3/2004                        |
|   | SEIA týkající se plavební<br>spojení Dunaj – Odra a EIA<br>týkající se terminálu<br>kombinované dopravy v<br>Břeclavi vodní cesty Dunaj –<br>jižní Morava. | Není              | 4/2004   | 12/2004                       |
|   | Detailní plán:<br><br>Terminál Břeclav   | Není              | 8/2004   | 4/2005                        |
|   | Plavební spojení Dunaj - ČR  | Není              | 10/2004  | 10/2005                       |
|   | Tendrová dokumentace   | Není              | Státní orgány musí určit,<br>která pravidla výběrového<br>řízení budou závazná pro<br>projekty v období 2004 –<br>2006 |                               |
|   | Získání pozemků  |                   |  |                               |
|   | Terminál Břeclav   | Není              | 8/2004   | 8/2005                        |
|   | Plavební spojení Dunaj - ČR  | Není              | 1/2005   | 5/2006                        |
|   | Výstavba   |                   | 6/2005   | 12/2010                       |
|   | Terminál Břeclav   |                   | 6/2005   | 12/2010                       |
|   | Plavební spojení Dunaj - ČR  |                   | 6/2006   | 12/2010                       |

| <b>Návrh financování</b>    | <b>Fond soudržnosti</b> | <b>Půjčka</b> |   |
|-----------------------------|-------------------------|---------------|---|
| Terminál Břeclav            | 70%                     | 10%           | Státní fond dopravní infrastruktury<br>20%        |
| Plavební spojení Dunaj - ČR | 70%                     | 10%           | Veřejné zdroje zemí na trase vodní cesty:<br>20 % |

**Počet smluv:** jedna smlouva na práce a jedna na supervizi, pokud požadována ze strany EU

## II – Soulad s dopravní politikou EU

|   |  |
|---|--|
| <b>TEN a TINA</b>                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Projekt v souladu se sítí TINA</li> <li>- Břeclav leží na spojnici IV. a VI. multimodálního koridoru TEN</li> <li>- Projekt je v souladu s dohodou AGN (je součástí vodních cest E20 a E30. Předpokládaná hustota dopravy na těchto vodních cestách výrazně překročí 10 mil. t/rok)</li> <li>- Trasa je součástí VI. multimodálního koridoru</li> <li>- Projekt je v souladu s technickými standardy stanovenými mezinárodními smlouvami (AGR, AGC, AGTC, AGN)</li> </ul> |
| <b>Propojení se sítí sousedních států</b> | Projekt vytváří plavební spojení mezi Českou republikou a sítí vodních cest spojených řekami Dunajem a Rýnem. Projekt zlepšuje spojení mezi ČR, Rakouskem a Slovenskem. V širším kontextu by měl mít pozitivní vliv na Německo, Polsko, Maďarsko a další státy na Dunaji.  |

### III – Soulad s českým národním a sektorovým plánem

|                                     |   |
|-------------------------------------|---|
| <b>Český národní rozvojový plán</b> | Jako součást opatření na zlepšení dopravního systému, projekt je součástí Českého národního rozvojového plánu.  |
| <b>Dopravní politika ČR</b>         | Projekt je součástí dopravní politiky z pohledu železniční a silniční sítě a rovněž z pohledu rozvoje vnitrozemské vodní plavby v ČR (napojení na Dunaj). |
| <b>Závazek vlády</b>                | Projekt v souladu s nařízením vlády č. 635/1996 o podpoře rozvoje vodní dopravy v ČR do roku 2005.  |