

Oponentní posudek

Projektu VaV /610/02/03 Krajině - ekologické, vodohospodářské, ekonomické a legislativní hodnocení záměru výstavby kanálu Dunaj – Odra – Labe

Řešitelé: Pracovní skupina členů Sdružení Porta Moravica

Vedoucí řešitelského kolektivu: Ing. Jaroslav Kubec, CSc.

Ostrava, 4. února 2008

Obsah:

- A. Důvod a naléhavost zpracování oponentního posudku
- B. Metodika zpracování oponentního posudku
- C. Funkce vodního koridoru D-O-L a způsob, jakým by měly být posuzovány
- D. Detailní posouzení (členěné podle kapitol posuzovaného projektu)

A. Důvod a naléhavost zpracování oponentního posudku

Mimořádná naléhavost zpracování tohoto posudku vyplývá z těchto bodů:

- 1) Ministerstvo životního prostředí ČR pod vedením ministra RNDr. Libora Ambrozka zadalo Projekt VaV /610/02/03 s názvem „Krajinně - ekologické, vodohospodářské, ekonomické a legislativní hodnocení záměru výstavby kanálu Dunaj – Odra – Labe“.
- 2) Dne 28. listopadu byla v souvislosti s tímto úkolem svolána Prezentační konference na téma „Krajinně - ekologické, ekonomické a vodohospodářské hodnocení záměru výstavby kanálu Dunaj – Odra – Labe“. Konference se konala na PgF Univerzity Palackého v Olomouci a zahajoval ji osobně pan ministr RNDr. Libor Ambrozek.
- 3) Pozvánku na tuto prezentační konferenci získali i členové výboru Sdružení, kteří se jí proto zúčastnili a seznámili se na ní z hlavními zásadami projektu i s jeho předběžnými výsledky. Při této příležitosti zjistili, že projekt je založen na nedostatečných podkladech, metodika jeho řešení je zmatečná a jeho výsledky jsou většinou zcela nesmyslné, a to zejména z toho důvodu, že zpracovatelé (a další přítomní, reprezentující převážně „ekologická“ sdružení) zjevně neměli ani základní představu o tom, jak se moderní průplav v krajině řeší **a jaké má funkce**.
- 4) Z uvedených důvodů nabídli zástupci Sdružení Porta Moravica všem přítomným účast na tématickém zájezdu na průplav Mohan – Dunaj, resp. jeho úsek procházející bavorským přírodním parkem Altmühltal a rozdali jim přihlášky na tento zájezd v pevné víře, že budou mít zájem o upřesnění svých znalostí, resp. představ. Zájem o tento zájezd však z oslovených účastníků neprojevili **nikdo**.
- 5) Dále zástupci Sdružení Porta Moravica se obrátili na přítomného pana ministra s nabídkou na zpracování oponentního posudku, který by umožnil odstranění uvedených vážných vad projektu. Pan ministr nabídku neodmítl, požadoval však o její předložení písemně.
- 6) Sdružení Porta Moravica odeslalo požadovanou písemnou nabídku dne 30. listopadu 2005.
- 7) Pan ministr však na písemnou nabídku **neodpověděl**.
- 8) Sdružení proto nabídku písemně opakovalo dne 1. února 2006. I tato druhá nabídka zůstala **bez odpovědi**. Sporné výsledky a omyly nekvalitně zpracovaného projektu Projektu VaV /610/02/03 se tedy nepodařilo ani do konce funkčního období pana ministra RNDr. Libora Ambrozka odstranit. Zástupci Sdružení neobdrželi ani text tohoto projektu na CD, ač na to měli – jakožto plátcí vložného na konferenci – nárok. Projekt postupně nabyl charakter jakéhosi konspirativního materiálu.
- 9) V souvislosti s Usnesením Vlády ČR ze dne 17. května 2006 č. 561 o Politice územního rozvoje České republiky byla ustanovena meziresortní komise k prověření reálnosti a účelnosti územní ochrany spojení Dunaj – Odra – Labe, pro kterou zpracoval T – Plan v Praze podkladovou „Územní studii reálnosti a účelnosti územní ochrany průplavního spojení D-O-L“. Závěry studie i doporučení meziresortní komise byly sice kladné, tj. svědčily pro účelnost dalšího územního hájení, přece jen je však nutno konstatovat, že zpracovatelé podkladové studie vycházeli ve snaze o maximální objektivitu také ze zmatečného Projektu VaV /610/02/03, což kvalitu jejich závěrů prokazatelně ovlivnilo.
- 10) V souladu s doporučením meziresortní komise byl zpracován návrh Usnesení Vlády ČR, podle kterého by i nadále měla být hájena trasa propojení, resp. vodního koridoru D-O-L. Návrh však odmítá Ministerstvo životního prostředí ČR, takže dochází k rozporu. Je více než pravděpodobné, že vedení ministerstva se i nadále opírá o nepravdivé závěry Projektu VaV /610/02/03, případně o zmatené názory z něj vyplývající, takže nastává akutní nebezpečí chybného rozhodnutí (tj. ke zrušení územního hájení), které by vedlo nejen k hospodářským a politickým

škodám, ale paradoxně (tj. z iniciativy Ministerstva životního prostředí!) též **k nevratnému poškození přírody a krajiny ČR.**

- 11) Výbor Sdružení Porta Moravica proto rozhodl, že je třeba shromáždit veškeré (i dříve shromážděné) doklady o závažných chybách Projektu VaV /610/02/03 a uspořádat je v tomto oponentním posudku.

B. Metodika zpracování oponentního posudku

Základním nedostatkem Projektu VaV /610/02/03 je zřejmá **absence představy o funkcích vodního koridoru D-O-L**, takže je chybný již základní přístup k jeho řešení. Vysvětlení tohoto nedostatku si vyžádá zvláštní kapitolu. Tato kapitola (C.) musí předcházet detailnímu posouzení jednotlivých dílčích aspektů a kapitol projektu (kapitola D).

Při detailním posouzení je možno vycházet ze skutečnosti, že projekt sestává ze Závěrečné syntézy výsledků (zpracovatelé Sagittaria – sdružení pro ochranu přírody střední Moravy a Löw & spol., s. r. o., Olomouc, Brno, 2005) a z řady dílčích zpráv. Rozvržení posudku se proto může opírat především o tuto závěrečnou syntézu a přijmout i její členění. Jednotlivé kapitoly i subkapitoly budou tedy názvem i číselným označením odpovídat závěrečné syntéze. Budou v nich citovány hlavní – zejména sporné – údaje z textu (případně z příslušné dílčí zprávy), a bude uváděno i vyjádření k nim. Pro jasné rozlišení budou napsány citace kurzívou (a jejich zvláště pochybné nebo zcela mylné části budou navíc podtrženy) a vyjádření k nim obyčejným tučným písmem.

C. Funkce vodního koridoru D-O-L a způsob, jakým by měly být posuzovány

Termín vodní koridor D-O-L se vžil v posledních letech. Prosazují se totiž stále více mimodopravní funkce tohoto záměru, takže by již nebylo výstižné hovořit o průplavu (natož kanálu) či o vodní cestě. Váha těchto mimodopravních funkcí není o nic menší než váha funkce dopravní, takže nově zaváděný termín je výstižnější.

Je samozřejmě třeba všechny různorodé funkce přesně definovat a také jasně charakterizovat **alternativní** cesty k jejich uspokojení, kterými by se musel vývoj ubírat, kdyby k realizaci vodního koridoru nedošlo, resp. zhodnotit příslušné ekonomické i **ekologické přednosti** či **negativy**. **Rozhodně by např. nebylo rozumné (resp. poctivé) odmítat z obav před negativními environmentálními důsledky určitý projekt a přitom zamlčovat skutečnost, že alternativní (náhradní) řešení má negativní důsledky stejné, případně dokonce vážnější. Jednostranný pohled je tedy bezcenný, zavádějící a nebezpečný.**

Přehled funkcí, které má mít vodní koridor D-O-L, je v této tabulce:

Funkce	Bližší specifikace	Možné alternativní opatření
Dopravní	Udržení dopravně-politické funkce vodní dopravy, zajištění spolehlivého přístupu ČR k síti vodních cest EU, tj. k Dunaji.	Radikální přestavba Labe od Ústí nad Labem do Magdeburgu (ekonomicky a politicky sotva reálné a neplnohodnotné řešení).
	Zlepšení struktury dělby přepravních výkonů, zastavení enormního růstu silniční nákladní dopravy.	Zvýšený přesun přeprav ze silnic na železnici realizací regulačních a dalších opatření, pomocí kterých by bylo možno eliminovat malý až nulový rozdíl tarifů silniční a železniční dopravy, který takovému přesunu brání.

	Radikální snížení přepravních nákladů při přepravě nákladů.	Jako výše, jednalo by se ovšem o neplnohodnotné řešení.
	Radikální snížení externích nákladů dopravy (tj. nákladů na kompenzaci škod, které působí dopravní činnost v oblasti životního prostředí).	Jako výše.
	Racionalizace rozvoje celkové dopravní infrastruktury ČR při maximálním využití existujících kapacit.	Jednoúčelově pojímaná výstavba sítě vysokorychlostních tratí (s minimálním využitím existujících tahů) a sítě logistických center.
Vodohospodářská	Zajištění aktivní vodohospodářské bilance (krytí současných, případně v dohledné době očekávaných nároků), zejména v povodí Moravy nad Dyjí a Labe nad Vltavou.	Výstavba alespoň hlavních plánovaných nádrží, tj. Teplice na Bečvě, Hanušovice na Moravě, Vestřev na Olešnickém potoce (Labi).
	Zajištění aktivní vodohospodářské bilance v dalším výhledu, tj. zejména po očekávaných vlivech globální klimatické změny a hrozícího kolapsu vláhové bilance. Rozsah a důsledky těchto změn jsou dokumentovány jednak ve výzkumném úkolu VaV/650/3/02 - „Vliv klimatických změn na množství a kvalitu vodních zdrojů a na hydrologické poměry v ČR“ (odpov. řešitel Výzkumný ústav vodohospodářský T.G.M. v Praze, 2003, objednatel Ministerstvo životního prostředí ČR), jednak v pracích odborníků z Mendelovy zemědělské a lesnické univerzity v Brně.	Výstavba dalších akumulčních nádrží v povodích Moravy nad Dyjí a Labe nad ústím Vltavy. Podle plánu hlavních povodí, resp. Seznamu lokalit vhodných pro akumulaci povrchových vod by se mohlo jednat o 60 – 90 nádrží, které by si vyžádaly mnohem větší zábory území (a to i na územích ChKO či dokonce KRNAPu), jejich sumární účinek by ovšem nedosáhl nadlepšovacího efektu vodního koridoru D-O-L (i kdyby byly realizovány všechny). Na rozdíl od tohoto koridoru tedy nenabízejí bezpečnou pojistku proti potenciálním účinkům globální klimatické změny.
	Zlepšení, případně radikální zlepšení protipovodňové ochrany, zejména na řece Moravě od Zábřehu po ústí této řeky do Dunaje, na Bečvě pod Valašským Meziříčím, na Moravské Sázavě, Odře a na Divoké, Tiché i spojené Orlici.	Výstavba poldrů (a to především v lokalitách, uvažovaných i v rámci koridoru D-O-L), další opatření (včetně lokálního ohrázení ohrožených lokalit atd.). Ekvivalentních účinků je možno stěžejně dosáhnout, zejména na Moravě pod ústím Dyje (plochý tvar povodňové vlny a dlouhé trvání kulminace tomu brání).
	Zlepšení kvality vody v tocích zvýšením minimálních průtoků a podporou samočisticí schopnosti intenzivním okysličováním.	Výstavba nádrží (jako výše) a realizací umělého okysličování (?).
Energetická	Zajištění roční výroby elektrické energie z obnovitelných zdrojů (tj. z vody) ve výši 235 GWh/rok v cílovém stavu.	Vzhledem k průměrnému výkonu malé vodní elektrárny (0,1 až 0,5 MW) a střednímu ročnímu využití by ekvivalentem bylo asi 100 – 500 malých vodních elektráren, nebo podobný (spíše menší) počet větrných elektráren.

	Zlepšení stability energosystému (regulační schopnost min. 300 MW v cílovém stavu) a zjednodušením výstavby dalších přečerpávacích vodních elektráren, pokud si to praktická potřeba vynutí.	Výstavba přečerpávacích vodních elektráren ekvivalentního výkonu.
Environ- mentální	Zlepšení ekologické hodnoty krajiny, a to zejména přeměnou orné půdy na vodní plochy s vegetačním doprovodem, adekvátním k daným stanovištím.	Jiné revitalizační zásahy.
	Kompenzace negativních vlivů globální klimatické změny na existující vlhké biotopy (mokřady).	Zlepšení vodní bilance (výstavba přehrad), zásahy potřebné k ovlivnění (hlavně ke zvýšení) hladin podzemních vod.
	Soustavné zřizování umělých vlhkých biotopů (mokřadů)	Jako výše.
	Získání nerostných surovin (štěrkopísků)	Otevření dalších pískoven, s tím spojené zábory půdy.
Územně- rozvojová	Podpora obecného rozvoje hospodářství.	Jiné způsoby zvýhodňování podmínek pro investory (?).
	Podpora rozvoje sportu, rekreace a turistického ruchu.	Výstavba rekreačních vodních ploch včetně marin, cyklostezek atd. Jiné způsoby podpory turistického ruchu.
	Zhodnocení dříve realizovaných investic, zejména na Labi a Vltavě.	Radikální přestavba Labe od Ústí nad Labem do Magdeburgu (ekonomicky a politicky sotva reálné řešení).

Je nutno konstatovat, že Projekt VaV /610/02/03 se alternativními řešeními prakticky nezabývá (snad až na úvahy o vyšším zapojení železniční dopravy) a některé z uvedených funkcí vůbec nezná.

D. Detailní posouzení

1. Zadání

1.1. Vypsání grantu, pracovní skupina D-O-L

Tato kapitola uvádí v podstatě jen skutečnost založení pracovní skupiny MŽP, která měla řešení usměrňovat, a konstatováním:

Dne 15.4.2003 MŽP ustavilo odbornou pracovní skupinu k analýze problematiky ekologických souvislostí záměru výstavby vodního kanálu „Dunaj-Odra-Labe“. Úkolem pracovní skupiny je být poradním orgánem náměstka ministra – ředitele sekce ochrany přírody a krajiny a jejím posláním je vypracování zásad a stanovisek k odbornému posouzení kanálu D-O-L pro potřeby stanoviska Ministerstva životního prostředí. Pracovní skupina je čtrnáctičlenná....

Toto konstatování by mohlo být věcnou a „neutrální“ informací, pokud bychom si ovšem nevšimli složení této pracovní skupiny (které sice není v úvodní kapitole uvedeno, dá se však zjistit na základě materiálů MŽP).

Z uvedených materiálů vyplývá toto složení skupiny:

Dr. Petr Obrdlík (předseda)
Ing. Ivo Machar, Ph.D. (tajemník)
Ing. Helena Králová, CSc.

Pavel Bezděčka
Mgr. Ivan Bartoš, CSc.
RNDr. Josef Chytil
Ing. Vladimír Mana
Ing. Jaroslav Ungermann, CSc.
Doc. Ing. Antonín Buček, CSc.
Ing. Jan Lacina, CSc.
RNDr. Petr Loyka, CSc.
Ing. Jan Hartl, CSc.
Lumír Kuchařík

Pavel Příbyl

WWF-Auen –Institut, Raststatt, SRN
Správa ChKO Litovelské Pomoraví
Ústav vodního hospodářství krajiny FAST
VUT Brno
Správa ChKO Bílé Karpaty
Správa ChKO Poodří
Správa ChKO Pálava
AOPK ČR
Unie pro řeku Moravu
Ústav lesnické botaniky a fytoecologie
Ústav geoniky ČAV
Magistrát města Olomouce
Sdružení Arnika
Základní organizace ČSOP v Jeseníku nad
Odrou
Hnutí Duha

V uvedené sestavě se nenachází ani jeden informovaný odborník, který by byl schopen věcně specifikovat, pochopit a vysvětlit funkce a technické řešení vodního koridoru D-O-L. To samozřejmě nijak nezpochybňuje znalosti jakéhokoliv ze členů skupiny, které se ovšem týkají oblastí s problémem jen málo, nebo okrajově souvisejícími. Při tomto složení pracovní skupiny nemohl být již na začátku jasně definován předmět, který má pracovní skupina a posléze i Projekt VaV/610/02/03 objektivně posoudit. Tím byla hodnota tohoto projektu již při jeho zadání zcela zpochybněna.

1.2. Trasa kanálu, technické informace

Tato kapitola dokumentuje zhruba trasu vodního koridoru, ovšem zcela povrchně a zmatečně, neboť kombinuje různé a v různých obdobích dokumentované trasy, aniž by se snažila o jejich rozlišení a dílčí zhodnocení. Drobné nepřesnosti při charakterizování technických parametrů (a v terminologii) se laikům dají jistě prominout. Pokud jde o grafické přílohy, platí o nich totéž co o textu – je znázorněna jediná (a to nikoliv optimální) trasa, kombinovaná z různých variant.

Přezíravý pohled na vedení trasy a jeho možné varianty však budí dojem, že zpracovatelů o vedení trasy vůbec nejde a neberou v úvahu skutečnost, že každá liniová stavba má varianty, které se mohou ve vztahu ke ekonomickým i environmentálním požadavkům značně lišit, takže si zaslouží, aby bylo komplexně posouzeny s cílem výběru varianty optimální. Nešlo snad zpracovatelům zejména o to, aby zamítli jakoukoliv variantu (i kdyby třeba byla ekologicky velmi pozitivní)?

2. Historie, mezinárodní souvislosti, legislativa

2.1. Historie kanálu

Výklad o historii začíná zbytečně „od Adama“ a není zcela přesný. Není však nutno se jím blíže zabývat, neboť obsažené nepřesnosti nejsou pro oponentní posudek rozhodující. Snad jen stojí za to, uvést jeden kuriozní citát, dosvědčující kvalitu použitých pramenů: *Koncem 50. let požadovali sovětské generálové od slovenské vlády stavbu dunajského vodního díla Gabčíkovo, jehož přehradní nádrž měla později dodávat vodu do kanálu Dunaj-Morava-Odra. Tím měla být překonána bariéra Karpat a sovětský vojenský přístav Bratislava měl být spojen se Severním mořem.*

Bez komentáře.

2.2. Mezinárodní souvislosti

Tato kapitola se nejprve zabývá zhodnocením plánů na zlepšení labské vodní cesty v Německu (resp. regulovaného úseku Labe od státní hranice po Magdeburg) a oderské vodní cesty (zejména jejího regulovaného úseku) v Polsku. V obou případech je možno konstatovat, že autoři kapitoly (resp. autoři pramenů, ze kterých kapitola čerpá) danou problematiku nepochopili. Konkrétně je jim nutno vytknout jednak neznalost zásad, platných pro posuzování kompatibility různých vodních cest, jednak absenci představy o funkcích vodního koridoru D-O-L, jak byly definovány v přehledné tabulce, uvedené v kap. C.

Pokud jde o **kompatibilitu**, je základní podmínkou **průjezdnost** pro plavidla (soupravy) dané (nebo vyhovující) třídy. Tato průjezdnost je kategoricky dána přípustnou **délkou a hlavně šířkou** plavidel (souprav), avšak jen částečně (případně vůbec ne) přípustným ponorem, který je proměnnou veličinou, která se mění i v závislosti na charakteru nákladu. Typové plavidlo plně vytížené rudou má např. ponor 280 cm, při vytížení dřevem asi 180 cm, při vytížení středně hmotnými kontejnery asi 140 cm a při plném nákladu osobních automobilů sotva 110 cm. Analogická situace existuje ostatně i na železničních tratích, kde je kategorickou podmínkou rozchod, nikoliv však nápravový tlak, který se pohybuje v Evropě zpravidla od 16 do 22,5 t a je rozhodující pro maximální hmotnost nákladu na příslušné trati. Při lehkém zboží nemůže však být železniční vagón plně naložen ani na úsecích s maximálním povoleným nápravovým tlakem.

Při srovnávání **přípustných ponorů** (nebo disponibilních hloubek) na různých vodních cestách se pak setkáváme se zásadně chybným srovnáváním přípustných ponorů na průplavu (nebo kanalizované řece) a na regulované (volně tekoucí řece). V prvním případě je tento údaj konstantní, v druhém přípustné ponory v závislosti na průtoku kolísají a mají tedy stochastický charakter. Konkrétně: na vodním koridoru D-O-L se uvažuje s přípustným ponorem 280 cm (a to trvale, přičemž navrhováním profilu na nižší ponor by se s ohledem na hydrodynamické podmínky a mimodopravní funkce prakticky nic nešetřilo), na regulovaném Labi pod Ústím nad Labem však budou po uvažovaném zlepšení splavnosti v Německu přípustné ponory kolísat od 140 do 300 cm, na Dunaji mezi 230 a 400 cm atd. Jako kritérium splavnosti volně tekoucích řek se používá zhruba minimální z uvedených hodnot (resp. hodnota, odpovídající průtoku Q_{345d} , garantovanému po 345 dnů, resp. po 94 % délky roku). V konkrétním případě Labe byl vytýčen jako cíl ponor 140 cm při Q_{345} . I když je nesporné, že se přípustné ponory na Labi se zpravidla pohybují a budou pohybovat pod hodnotou, uvažovanou na koridoru D-O-L (280 cm), nijak to neznamena, že budou ve srovnání s ponory na koridoru poloviční – to by platilo jen v krizových situacích. Mohou být stejně a výjimečně dokonce i vyšší, jak vyplývá z uvedeného rozptylu. Pro srovnávání by proto byl výstižnější jejich průměr, nebo hodnota zajištěná přibližně v průběhu poloviny roku, tj. při průtoku Q_{180d} . Ta činí asi 200 až 220 cm.

Vypovídací hodnota srovnání různých ponorů na koridoru, na Labi a na Odře je dále pochybná i z toho důvodu, že stále panuje naivní (avšak zcela nesmyslná) představa o „průběžné plavbě od moře k moři“, ze které pak odvozují někteří kritici závěr, že návrhovému ponoru na koridoru (280 cm) bude třeba přizpůsobit i přípustné ponory na Labi a Odře. Skutečnost je však diametrálně odlišná. Hlavní přepravní proudy probíhají z vnitrozemí k námořním přístavům, tj. např. po Labi k severomořským přístavům (Hamburk, resp. ARA – tj. skupina Amsterdam, Rotterdam, Antverpy) a po Dunaji rovněž k severomořským přístavům (v případě ARA je dunajská trasa téměř plnohodnotnou – a v kritických obdobích zcela plnohodnotnou – náhradou Labe) a také k přístavům na Černém moři. Přípustný ponor plavidel se v daných relacích vždy přizpůsobí příslušné trase. Odra představuje výjimku, neboť přepravní proudy od Dunaje k severu končí převážně v prostoru Ostravska a Horního Slezska v Polsku (tj. na Hlivickém průplavu), takže kritickým úsekem regulované Odry procházejí jen zcela výjimečně a jeho zcela nepochybně nevyhovující stav nemá s posuzováním dopravního významu koridoru D-O-L žádnou relevantní souvislost. Podle projektu z býv. Rakousko-Uherska měla ostatně vést trasa propojení Dunaj – Odra až k Ostravě, kde se přiblížila k nesplavné Odře, **nebyla s ní však vůbec spojena**. Vzdor

názvu průplavu pokračovala tato trasa od Ostravy přes Petrovice do Krakova, kde končila. Znovu a znovu je tedy třeba zdůrazňovat, že hlavní dopravní význam koridoru D-O-L je připojení hlavních zdrojů a cílů přeprav ve střední Evropě (ČR, jižní Polsko) na Dunaj jakožto plnohodnotnou součást sítě vodních cest EU.

Tolik tedy je ke kap. 2.2. – a k některým kapitolám následujícím – nutno říci obecně.

Konkrétně je ovšem třeba uvést na pravou míru tyto další nepřesné údaje příslušné kapitoly, ve které se např. uvádí:

Od původních Plánů rozvoje dopravních cest v SRN z roku 1992 na zlepšení plavebních podmínek v tomto úseku na hloubku 1,9 m se v průběhu posledních deseti upustilo. Bylo to důsledkem nepotvrzení optimistické prognózy růstu objemu vodní dopravy, ke kterému mělo dojít po rozsáhlých investicích do zvýšení parametrů vodních cest a také vyhodnocením negativního vlivu na odtokové poměry upravených řek.

Ve skutečnosti na německém úseku nikdy nešlo o zajištění hloubky 190 cm, nýbrž o zajištění ponoru 140 cm při Q_{345d} , což odpovídá na německé trati s malým spádem a „měkkým“ dnem hloubce 160 cm. Tento cíl je nadále platný, i když jej má být dosaženo nikoliv v rámci investic (tj. Plánu rozvoje dopravních cest), nýbrž v rámci postupné údržby. Nejedná se totiž o „rozsáhlé“ náklady, nýbrž jen o určitou racionalizaci a koordinaci údržbových prací. Podle dohod mezi SRN a ČR na úrovni náměstků ministrů (případně ministrů) má být tohoto cíle dosaženo do roku 2010. Nejde samozřejmě o cíl ambiciózní, nicméně o cíl ještě reálně dosažitelný regulačními metodami (tj. bez kanalizování nebo výstavby laterálních průplavů, což jsou již zásahy radikální a ekonomicky nemyslitelné bez realizace koridoru D-O-L – bez tohoto předpokladu nemůže vidět německá strana k radikálním zásahům jakýkoliv motiv). Na funkci koridoru D-O-L nemá samozřejmě současný rezervovaný (a pochopitelný) přístup německé strany ke zlepšení splavnosti Labe žádný vliv. Dalo by se naopak říci, že potřebu realizace koridoru D-O-L akcentuje. Jedná se totiž v první řadě o vytvoření paralelního a spolehlivějšího napojení ČR na skupinu ARA a další námořní přístavy, jak bylo již uvedeno. Teprve v druhé řadě se může jednat také o iniciování německé strany, aby přešla od více méně „kosmetických“ prostředků na zlepšování splavnosti Labe k zásahům radikálním. To však bude po realizaci koridoru D-O-L především v jejím zájmu, nikoliv v zájmu ČR.

Údaj o hloubce 190 cm se do textu zřejmě vloudil omylem. Týká se požadované hloubky na české regulované trati od státní hranice po Ústí nad Labem a odpovídá stejnému ponoru při Q_{345} , tj. ponoru 140 cm. Na české trati totiž plavebně bezpečnostní úřady (SPS) požadují vzhledem k většímu sklonu vyšší marži (rezervu mezi ponorem a dnem řeky), tj. 50 cm namísto 20 cm v Německu.

Popis situace na polské Odře je sice podivuhodně výstižný a správný, nicméně však zcela irelevantní. Jednak zcela pomíjí skutečnost, kam a odkud hlavní potenciální proudy směřují. Je to Hornoslezská pánev, napojená z Kozlí Hlivickým průplavem, který nelimituje ani šířku plavidel (všechny plavební komory na něm mají šířku 12 m) a v podstatě ani jejich ponor (hloubka záporníků komor by umožnila běžné proplavování lodí o ponoru 250 cm). Zejména však svědčí o téměř tragikomickém nepochopení reálné situace tento citát:

Z dokumentů polské strany jednoznačně vyplývá, že s napojením ČR na oderskou vodní cestu nepočítá a že o toto usiluje hlavně česká strana.

Ne! Bylo by fatální politickou chybou, aby česká strana o napojení na oderskou vodní cestu jakkoliv usilovala! Při současném stavu Odry by ji to nepřineslo nic. Ukončením 3. etapy koridoru na Ostravsku se naopak vytvoří situace, aby o zbývající úsek Ostrava – Kozlí usilovala polská strana, resp. aby česká strana vážala svůj souhlas na radikální zlepšení celé polské Odry. Nedojde-li k dohodě, tím lépe pro českou stranu, neboť se Ostrava stane hlavním logistickým centrem i pro jižní Polsko. Tyto úvahy se mohou zdát cynické, přesně však odpovídají logické konstelaci „ekonomicko-politických“ zájmů.

Pokud jde o hodnocení zájmu na slovenské a rakouské straně, je situace ovšem diametrálně odlišná. Tam je iniciativa české strany základní podmínkou, bez které nelze počítat se žádnými konkrétními kroky. To, co ovšem příslušná kapitola uvádí, je ovšem

neúplné a nepřesné, resp. neposkytuje objektivní představu o přístupu jednotlivých stran k řešení. Někde se jedná o naprosté omyly – jako např. ve výčtu chráněných území, kterých se nedotýká ani jedna z možných variant, při konstatování o plánované hloubce Dunaje pod Vídní (3,5 m) atd. V textu nejsou vůbec zmíněny údaje o prvních krocích, které by měly dosavadní nekoordinovaný stav v dané oblasti napravit a vyjasnit. Celý příslušný text by měl být důsledně opraven, případně nahrazen tímto zněním:

Slovenská republika je signatářem dohody AGN a počítá tedy s realizací příslušného úseku vodního koridoru D-O-L. Jistou překážkou konkrétních kroků je ovšem skutečnost, že v této republice je rozvoj vodních cest – stejně jako jiné vodohospodářské záležitosti – věcí Ministerstva životního prostředí. Legislativně je tento rozvoj zabezpečen podobně jako v České republice. Obdobou českého zákona č. 114/1995 Sb. je Zákon č. 338/2000 Z. z. o vnitrozemské plavbě, jehož doplněním je Vyhláška Ministerstva dopravy, pošt a telekomunikací Slovenskej republiky č. 22/2001 Z. z. z 20. prosince 2000. Tato vyhláška definuje sledované vodní cesty (na kterých je sledována a udržována splavnost) a výhledově sledované vodní cesty. Do první z uvedených kategorií patří řeka Morava od ústí po řkm 6,0, do druhé další úsek této řeky až po řkm 99,0. Jedná se tedy téměř o celý hraniční (slovensko – český a slovensko – rakouský) úsek řeky Moravy od jejího ústí až cca po Hodonín. V obou případech se požaduje dodržení třídy Vb podle mezinárodní klasifikace vodních cest (resp. Dohody AGN).

Rakouská republika není signatářem dohody AGN, a to především z toho důvodu, že rakouské oficiální orgány nesouhlasí s definicí (v této dohodě obsažené) požadovaného ponoru na regulovaných (volně tekoucích) řekách, která se poněkud liší od běžné praxe. Tu komplikuje projednávání regulačních zásahů na rakouském Dunaji. Tento problém vznikl z určitého nedorozumění, problematiky koridoru D-O-L se však netýká. V Rakouské republice je řeka Morava považována za vodní cestu až po řkm 6,00, (tedy shodně jako na Slovensku), další průběh koridoru však definován není, neboť dosud nebyla vybrána optimální varianta, jejíž trasa může, avšak nemusí probíhat po rakouském území.

Za zmínku stojí, že z rakouské iniciativy vzniklo v roce 1997 Sdružení Dunaj-Odra-Labe (Verein Donau-Oder-Elbe), které se pokoušelo vysvětlovat potřebu dalších prací na přípravě záměru, zejména pokud jde o volbu varianty v úseku Dunaj – jižní Morava. Práci Sdružení však komplikoval postoj českých oficiálních míst, která tuto činnost ignorovala, resp. nijak aktivně nepodporovala, přičemž příspěvky českých „privátních“ členů byly ve srovnání s příspěvky rakouských členů nepatrné. Hlavními plátcí příspěvků byly totiž: Spolková země Vídeň, Spolková země Dolní Rakousko a Wiener Hafen GmbH. Ti nesli náklady činnosti podílem, přesahujícím 80 %. Paradoxně se tedy české straně, která měla mít na aktivitě Sdružení největší zájem, podařilo jeho činnost demobilizovat a nakonec zcela paralyzovat.

Česká strana se konečně ujala nesmělé iniciativy teprve zadáním studie proveditelnosti akce „Napojení jižní Moravy na Dunaj vodní cestou“, která byla dokončena v prosinci roku 2003. Vedla k návrhu tří variant, označených jako A, B a C. Tato studie proveditelnosti byla podkladem pro jednání Pracovní skupiny expertů, ustavené v návaznosti na jednání mezi Ministerstvem dopravy Ministerstva dopravy ČR jednak s rakouským Spolkovým ministerstvem pro dopravu, inovaci a techniku (dne 4. dubna 2003 ve Vídni), jednak s Ministerstvem zemědělství SR a s Ministerstvem dopravy, pošt a telekomunikací SR (dne 26. června 2003 v Bratislavě). Obě jednání proběhla na úrovni náměstků ministrů.

Pracovní skupina expertů se sešla na svém prvním jednání 18. října 2005. Z uvedených tří variant nevybrala žádnou, neboť zástupce Ministerstva životního prostředí SR požadoval doplnění předložené dokumentace o čtvrtou variantu D, která měla být v maximální míře vedena korytem řeky Moravy, dokonce i v úsecích, kde se jedná o quasipřírodní stav řeky (!), a to s cílem maximálního využití vodní energie tohoto toku, což je potřebné pro dosažení žádoucího podílu energie vyrobené z obnovitelných zdrojů v SR.

To je tedy stav, který charakterizoval trojstranná jednání v době, kdy se uzavírala práce na Projektu VaV /610/02/03, a o kterém měli jeho zpracovatelé informovat. Další průběh již samozřejmě zaznamenat nemohli, takže jim nelze vytknout absenci informací o výsledcích varianty D (jejíž zpracování zadal Jihomoravský kraj, neboť iniciativa MD ČR opět ochabla), o způsobu splnění požadavků MŽP SR a jeho reakci, o mimořádně příznivém vlivu této varianty a na povodňovou bezpečnost na rakouském území atd.

2.3. Legislativní hodnocení

V této kapitole se uvádí především obecná mezinárodní smlouva, ve které je koridor D-O-L zakotven, tzv. dohoda AGN, přičemž zpracovatelé zcela správně uvádějí, že:

Dohoda AGN však nezavazuje smluvní státy, aby budovaly v ní uvedené vodní cesty a ani nijak časově nevynechávají případné úpravy a budování vodních cest.

Je jim dokonce nutno přiznat jistou dávku objektivitu, že neopomenuli zmínit (byť trochu nesměle) i přístupovou smlouvu ČR k EU, ve které je záměr jednoznačně uveden a která má naopak daleko větší závaznost. U dalších uvedených mezinárodních smluv stojí za povšimnutí, že se zpracovatelé neomezili na jejich výčet. Uvedli totiž prakticky u každé z nich její domnělý dopad na realizaci vodního koridoru D-O-L, jak je zřejmé z těchto citací:

Úmluva o mokřadech majících mezinárodní význam především jako biotopy vodního ptactva (Ramsarská úmluva), k níž se uvádí:..... Výstavbou kanálu D-O-L by byly nenávratně narušeny a částečně zničeny dvě lokality ze Seznamu mezinárodně významných mokřadů – Litovelské Pomoraví a Poodří. Kromě těchto lokalit by byly zničeny i další mokřady což by bylo porušením čl. 3 odst. 1 úmluvy.

Úmluva o ochraně evropských planě rostoucích rostlin, volně žijících živočichů a přírodních stanovišť (Bernská úmluva), doplněná údajem:..... Výstavbou kanálu D-O-L bude dotčeno velké množství ohrožených a chráněných druhů rostlin, živočichů a přírodních stanovišť, což je v rozporu s Bernskou úmluvou.

Úmluva o biologické rozmanitosti, kde neopomenuli zmínit, že:..... Výstavbou kanálu D-O-L by došlo také k porušení cílů stanovených touto úmluvou.

Úmluva o ochraně stěhovavých druhů volně žijících živočichů (Bonnská úmluva), u které se kategoricky prohlašuje, že:..... Výstavbou kanálu D-O-L budou narušeny nebo zničeny biotopy živočichů uvedených v příloze I a II úmluvy.

Všechna uvedená tvrzení o konfliktech mezi realizací vodního koridoru jsou ovšem nutně spekulativní, neboť zpracovatelé neměli – jak již bylo konstatováno – vůbec jasno o trase koridoru, natož o možných variantách. Má tedy dojít k těmto konfliktům při jakékoliv myslitelné trase? Jaká část ChKO Litovelské Pomoraví bude např. poškozena nejnověji uvažovanou (a technicky nejlepší) trasou, která se tohoto území vůbec nedotkne?

U řady dalších úmluv a směrnic EU zdůrazňují zpracovatelé nutnost standardního posouzení vlivu náměru na životní prostředí, jak svědčí tyto citáty:

Úmluva o posuzování vlivů na životní prostředí přesahující hranice států (tzv. Espoo konvence), kde se uvádí, že:..... Tato úmluva tedy zavazuje ČR provést posouzení vlivů na životní prostředí této vodní cesty.

Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, doplněná citací:..... záměr musí být podroben celému posuzování vlivů na životní prostředí, tj. že toto posuzování nemůže skončit v tzv. zjišťovacím řízení. Úřadem příslušným pro vydání konečného stanoviska v procesu posuzování vlivů na životní prostředí je ministerstvo životního prostředí.

Taková konstatování budí dojem, že se zpracovatelé snaží násilím otevírat dveře, které vůbec nejsou zamčené – naopak – zpracování standardního a objektivního posouzení vlivů na životní prostředí je zcela nezbytným prvním krokem, o který protagonisté koridoru usilují, kterému však paradoxně brání právě resort životního prostředí, a to vlastně již zadáním Projektu VaV /610/02/03.

Zcela zvláštní pozornosti zasluží některé směrnice EU, resp. jejich desinterpretace:

Směrnice Rady 79/409/EHS o ochraně volně žijících ptáků. V její souvislosti se uvádí:..... Protože výstavba kanálu D-O-L negativně ovlivní šest SPA: Soutok-Tvrdonicko, Bzenecká Doubrava-Strážnické Pomoraví, Poodří, Heřmanský stav-Odra-Poolzí, Litovelské Pomoraví a Labské pískovce. Protože výstavba kanálu D-O-L bude mít negativní vliv na lokality SPA není možné tento záměr realizovat. Výstavba vodní cesty nespadá ani mezi důvody pro udělení výjimky z ochrany ptáků podle této směrnice.

Na tomto místě je snad zbytečné zdůrazňovat, že mezi uvedenými SPA jsou uváděny většinou lokality, které trasa zcela obchází (to se týká nejen Labských pískovců!!). Spíše je však třeba věnovat pozornost praktickému srovnání, resp. porovnání dvou charakteristických fotografií (obr. 1 a obr. 2).

Na obr. 1 je zachycena v podstatě definitivní trasa vodního koridoru D-O-L pod Hodonínem, která se již nemá nijak měnit. Upravené koryto řeky Moravy bude jen částečně prohloubeno, provizorní jezy budou nahrazeny novým jezem u Tvrdonic, přičemž nikde nedojde ke snížení hladiny nízkých průtoků (naopak ke zvýšení), a režim podzemních vod (i periodických) záplav zůstane na současné úrovni, případně se – bude-li to potřebné – zlepší, aby tak byly kompenzováno nebezpečí vysychání nivních poloh. Takové vysychání podle výsledků úkolu VaV/650/3/02 - „Vliv klimatických změn na množství a kvalitu vodních zdrojů a na hydrologické poměry v ČR“ (zadaného Ministerstvem životního prostředí ČR) v této oblasti skutečně hrozí. Ohrožena je i celá oblast na pravém břehu řeky (na fotografii v popředí), tj. SPA Soutok-Tvrdonicko. Půjde tedy o vliv nesporně pozitivní, zpracovatelé Projektu VaV/610/02/03 však hovoří o vlivu negativním.

Podle potřeby dojde samozřejmě i k doplnění břehové linie o mělké pobřežní zóny, revitalizaci vyschlých starých ramen v této oblasti (jejichž stav snímek jasně dokumentuje) a o další zásahy, které mohou být nesporným obohacením SPA. Mělké pobřežní zóny mohou být buď úzké, nebo i většího rozsahu, jak svědčí další snímek mělké pobřežní zóny u obce Mannhausen v SRN, která vznikla v souvislosti s rozšiřováním Středozevního průplavu.

Zóna u obce Mannhausen (obr. 2) je vlastně revitalizací mokřadní krajiny, která byla soustavně meliorována již od poloviny 18. století s cílem rozšíření ploch orné půdy. Má rozlohu 70 ha (je tedy mezi podobnými zásahy o rozloze 230 ha, spojenými s rozšiřováním průplavu, nejrozsáhlejší) a slouží mj. jako významné shromaždiště migrujících druhů ptáků. Jejich výskyt a celkovou biodiverzitu soustavně sledují odborníci-biologové (informace o rozvoji fauny a flory, vývoji biodiverzity, reintrodukcii cenných druhů atd. má k dispozici WSD Mitte v Hannoveru). Obrázek a zkušenosti z modernizace Středozevního průplavu (a z výstavby průplavů dalších) nutně vyvolávají otázku: proč autoři Projektu VaV/610/02/03 poukazují s odvoláním na Ramsarskou úmluvu na údajné ohrožení mokřadů (ke kterému ve skutečnosti vůbec nedojde) a naopak vůbec nezmiňují možnosti obnovy mokřadů v rámci realizace vodního koridoru D-O-L? Jedná se o neznalost problematiky, nebo o záměr? V každém případě se jejich postup vlastně rovná ohrožování přírody a krajiny (z pouhé neznalosti?).

Obr. 1



Obr. 2



Další z citovaných směrnic, kterou není možno nezmínit a z níž je nutno citovat, je:

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/EC ustavující rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky a další směrnice týkající se ochrany vod. Jako cíle vodní politiky EU jsou v článku 1 vytyčeny následující činnosti: zabránění dalšímu zhoršování a ochránění a zlepšení stavu vodních ekosystémů a, s ohledem na jejich potřebu vody, suchozemských ekosystémů a mokřadů přímo závislých na vodních ekosystémech.....podpoření trvale udržitelného užívání vod založeného na dlouhodobé ochraně dosažitelných vodních zdrojů.....příspěví ke zmírnění účinků povodní a období sucha.....V oblasti ochrany vod se záměr vybudovat průplav Dunaj – Odra – Labe střetává právě s prvním z cílů Rámcové směrnice o vodní politice. Vzhledem k tomu, že stavba kanálu D-O-L bude mít negativní vliv na vodní poměry v blízkém i vzdáleném okolí trasy je tato stavba v rozporu s cíli Rámcové směrnice.

Skutečnost je ovšem taková, že koridor D-O-L naopak rozhodujícím způsobem přispívá k ochránění a zlepšení stavu vodních ekosystémů s ohledem na jejich potřebu vody a přispívá velmi významně ke zmírnění účinků povodní i povodí sucha, a to dokonce v míře, kterou žádné jiné opatření nezajistí (což bude ještě doloženo dále). I v tomto případě tedy autoři Projektu VaV/610/02/03 vlastně koketují (z neznalosti problematiky?) s vážným ohrožením přírodního a životního prostředí.

Podobně by bylo možno komentovat všechny ostatní citované legislativní normy, resp. údaje o domnělých konfliktech, které vodní koridor D-O-L podle názorů autorů vyvolá.

3. Územní plánování – regionální analýza

V této části autoři projektu rekapituluji územně-plánovací podklady a studie, ze kterých vycházeli (citují ovšem často podklady již překonané) a hodnotí dokumenty VÚC a další podklady z hlediska, do jaké míry je v nich trasa vodního koridoru D-O-L respektována. Pokud je celkové zhodnocení poněkud nepřesvědčivé, příp. rozpačité, nelze to brát pouze jako výtku zpracovatelům. Spíše je třeba vytknout Ministerstvu dopravy ČR, že nedokázalo při hájení trasy prosadit jednotnou a promyšlenou koncepci a „nedotáhlo“ řádné porovnání některých alternativních tras (úsek Střelice – Dvořisko na labské větvi, úsek Buk – Jeseník na oderské větvi) s oficiální hájenou trasou, ač byly alespoň předběžně digitalizované podklady pro vhodnější vedení trasy zpracovány. Oficiálně hájená trasa je za současné situace jednoznačně nevýhodná, neboť narušuje (bez smysluplného důvodu) ChKO Litovelské Pomoraví, neposkytuje dostatečnou účinnost koridoru ani z hlediska ochrany před povodněmi, ani z hlediska účinného zachycení přirozených vodních zdrojů na území ČR a také více (a zbytečně) zasahuje do rázu krajiny. Navíc je ve světle současných požadavků nevýhodná i z dopravně-provozního hlediska .

4. Vodohospodářské aspekty

4.1. Ovlivnění splaveninového režimu

Nepochopitelný je již samotný smysl této kapitoly. Přece však je třeba uvést alespoň jeden charakteristický citát:

Jedním ze stěžejních parametrů určujících dynamiku vývoje vodních toků je splaveninový režim. V případě narušení chodu splavenin dochází ke změnám nejen v morfologii koryt vodních toků, ale v širším časovém horizontu je oboustranně ovlivněna komunikace niva – tok s negativním dopadem na celý ekosystém.

Analýzou byly vyhodnoceny toky, ve kterých bude významně ovlivněn splaveninový režim. Jedná se o toky, které jsou zaústěny do průplavu D-O-L, popřípadě dochází ke křížení s tělesem průplavu. V uvedených tocích bude přerušen průplavem chod splavenin z výše

položených povodí. V první řadě se jedná o tok Moravy, včetně jejich přítoků v Litovelském Pomoraví, kde dochází ke křížení toku Moravy s tělesem průplavu.....

Již tento krátký citát svědčí o tom, že autor dané „analýzy“ (vychází se zřejmě z podkladové studie, zpracované firmou ŠINDLAR s.r.o., stavby vodního hospodářství a krajinného inženýrství (Býšť , listopad 2005 – dále jen Šindlar 2005) se snaží „blýsknout“ jakýmsi „čítankovými“ znalostmi o morfologickém vývoji toků, avšak zcela ignoruje nejen praktické zkušenosti, avšak také – a to zejména – konkrétní situaci na trase vodního koridoru D-O-L. Je třeba především konstatovat, že:

- Odbočením laterálního průplavu z říční zdrže se neodvádí buď žádný průtok (např. v případě Vltavy na laterálním průplavu Vraňany – Hořín), nebo jen nepodstatná část průtoku za vyšších a středních vodních stavů, v žádném případě však taková část, která by narušila unášecí schopnost toku a chod splavenin, ke kterému dochází pouze za vyšších až velmi vysokých průtoků;
- Jistý vliv na narušení chodu splavenin mohou mít pouze samotné říční zdrže, pokud deformují přirozený splaveninový režim, tj. narušují bilanci mezi jejich přísunem a odsunem. To se týká především přehrad. Na trase koridoru však žádné nové zdrže nemají – až na nepatrné výjimky vzniknout – využívá se převážně říčních zdrží již existujících. V žádném případě nedochází k takovému křížení v Litovelském Pomoraví. Vliv na splaveninový režim může být tedy pouze menší než zanedbatelný;
- Křížení s malými toky pomocí propustků samozřejmě vůbec neovlivňuje jejich hydrologický a splaveninový režim. Koncepce koridoru ostatně dává přednost zaústění malých toků do příslušné zdrže a zásobení „odříznutého“ dolního toku z této zdrže, a to bez narušení hydrologického režimu, resp. při jeho zlepšení. Příkladem může být Oskava severně od Olomouce, která je (před křížením s koridorem i za ním) v podstatě melioračním kanálem, jehož krajinnou hodnotu nemůže koridor zhoršit (avšak může zlepšit).
- Pokud jde o menší toky, došlo v minulosti patrně k „negativním dopadům na celý ekosystém“ u každého rybníku (např. na Třeboňsku) či každého jiného „přerušení kontinuity toku“ – např. u jakéhokoliv starého mlýna či jiného vodního díla.

Všeobecně je nutno již na tomto místě konstatovat, že podkladová studie firmy ŠINDLAR s. r., o. je nejslabší částí Projektu VaV/610/02/03, ač se snaží tvářit „vědecky“. Právě tím však budí dojem, že její autoři měli snahu o vytvoření velkého množství materiálu bez ohledu na jeho relevantní význam, avšak s cílem odevzdání dostatečného množství papíru a nic neříkající databáze – nejspíše s cílem zdůvodnění výše příslušné fakturované částky.

4.2. Ovlivnění vodního režimu, podzemních vod, vodárenská jímací území, CHOPAV

Také tato kapitola (čerpající opět z podkladové studie Šindlar 2005) je přehlídkou nic neříkajících údajů, vyplývajících ze zcela zbytečných a zmatených „analýz“. Zároveň však autor kapitoly nijak nedefinuje vodohospodářskou bilanci a její pravděpodobný vývoj a má přinejmenším zmatené představy o skutečném vlivu vodního koridoru D-O-L na tuto bilanci a jeho roli při jejím udržitelném vývoji. Za krátkou zmínku stojí především některé kuriózní formulace:

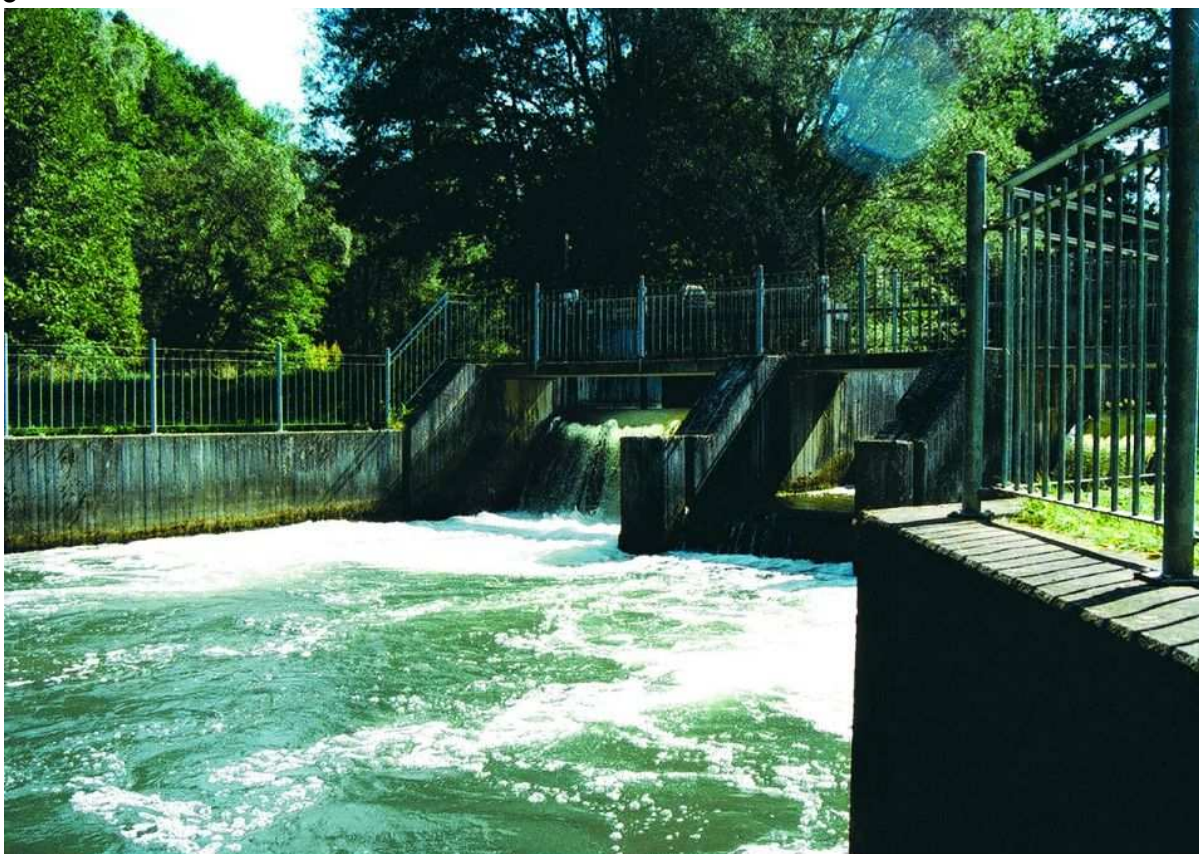
Toto potenciální ovlivnění hydrologického režimu jednotlivých povodí bylo provedeno analýzou na základě vyjádření poměru ploch odříznutých povodí průplavem D-O-L k celkové ploše povodí daného toku. Výsledné ovlivnění je dáno podílem mezi ovlivněnou plochou

povodí a plochou celého povodí daného toku. Výsledkem je vyhodnocení ovlivnění hydrologického režimu jednotlivého povodí jako procento celkové odříznuté plochy.....

Nesmyslnost a naivita takové premisy je evidentní. Jestliže nedojde při křížení trasy vodního koridoru D-O-L s vodním tokem k narušení kontinuity splaveninového režimu, platí to tím více o hydrologickém režimu, který se hypotetickým „odříznutím“ části povodí na zbývajícím úseku toku nijak nezhorší, může se však – bude-li to potřebné – velmi významně zlepšit. Základní a možná i zdaleka nejdůležitější funkcí vodního koridoru je přivedení vody do krajiny, ať už z „interních“ zdrojů v daném povodí (tj. racionálním zachycením a akumulací nadbytečných průtoků), nebo z „externího“ zdroje (Dunaj, do jisté míry i Dyje).

Na tomto místě je možná velmi poučný snímek říčky Kleine Roth v SRN, jejíž tok byl „odříznut“ trasou průplavu Mohan – Dunaj. Snímek (zachycující malé historické vodní dílo po proudu od průplavu) byl pořízen za kritického sucha, při kterém by byla říčka – pokud by nebyla dotována dostatečným množstvím kvalitní vody z průplavu – prakticky vyschlá (obr. 3).

Obr. 3



Z uvedených důvodů nemají se skutečností nic společného ani další tvrzení, jako např.:

Je vysoce pravděpodobné, že z dlouhodobějšího hlediska by došlo u podzemních zdrojů vod, které budou v kategorii vysokého a středního ovlivnění, ke změnám významnějšího charakteru (pokles hladiny podzemní vody, ztráta vydatnosti pramenů atd.).. Celkově lze říci, že v územích s vysokým a středním ovlivněním dojde zásadním způsobem k ovlivnění veškerých ekosystémových funkcí a to zejména o ovlivnění dynamiky vývoje koryt vodních toků, ovlivnění společenstev organismů vázaných na vodní toky, včetně vlivu na navazující nivu.

Samozřejmě, že ani u podzemních zdrojů nelze očekávat jejich ochuzení, nýbrž pouze obohacení. Rozhodující je však skutečnost, že v kapitole o vodním režimu zcela chybí – jak bylo již zmíněno – realistický pohled na současný vodní režim v povodích, kterými prochází (nebo které ovlivňuje) vodní koridor D-O-L a na jeho pravděpodobný

vývoj. Názornou představu o současné situaci nabízí snímek kritického bilančního profilu na řece Moravě v Hodoníně, pořízený v době, kdy se přirozené průtoky pohybovaly okolo minimálních hodnot, přesněji řečeno okolo průtoku Q_{355d} . Snímek (obr. 4) dokumentuje, že již dnes odchází veškerá voda ze zdrže hodonínského jezu náhonem tepelné elektrárny Hodonín, takže ani přes jez, ani přes vodní elektrárnu neprotéká nic a celý úsek řeky až po vyústění odpadu z elektrárny, kterým se vrací část oteplené vody, je bez průtoku. Navíc dochází za takové situace k omezení všech odběrů. Nároky na chladicí vodu jsou uspokojeny jen částečně, nároky na závlahy zemědělských pozemků prakticky vůbec ne a je ohrožen i převod části oteplené vody do Kyjovky, která má garantovat vláhový režim v lužních lesích (SPA Soutok-Tvrdonicko, pSCI Soutok Podluží).

Obr. 4



Tuto kritickou hydrologickou situaci vodní koridor D-O-L již v první etapě důsledně řeší. Není bez zajímavosti připomenout, že variantním a doposud oficiálně sledovaným řešením je výstavba nádrže Teplice na Bečvě. Ta má zatopit plochu 19,5 km², na které je několik chráněných území (zejména mokřadů), vyvolat značné vyvolané investice (přeložky dvoukolejné hlavní trati v délce 21 km a silnic I. a II. tř. v celkové délce 24,6 km), zatopit 233 rodinných domů a vyžádat si nákladů značně přesahujících 10 mld. Kč v současné cenové hladině.

Nejedná se však pouze o řešení současné hydrologické situace. Ta se totiž má zhoršovat, což je přesvědčivě dokumentováno v několika pramenech.

Prvním z nich je již zmíněný výzkumný úkol VaV/650/3/02 - „Vliv klimatických změn na množství a kvalitu vodních zdrojů a na hydrologické poměry v ČR“, odp. (řešitel Výzkumný ústav vodohospodářský T.G.M. v Praze, 2003, objednavatel Ministerstvo životního prostředí ČR). Podle výsledků tohoto úkolu se dá očekávat snížení letních (minimálních) průtoků na daném úseku Moravy o 20 – 40 %.

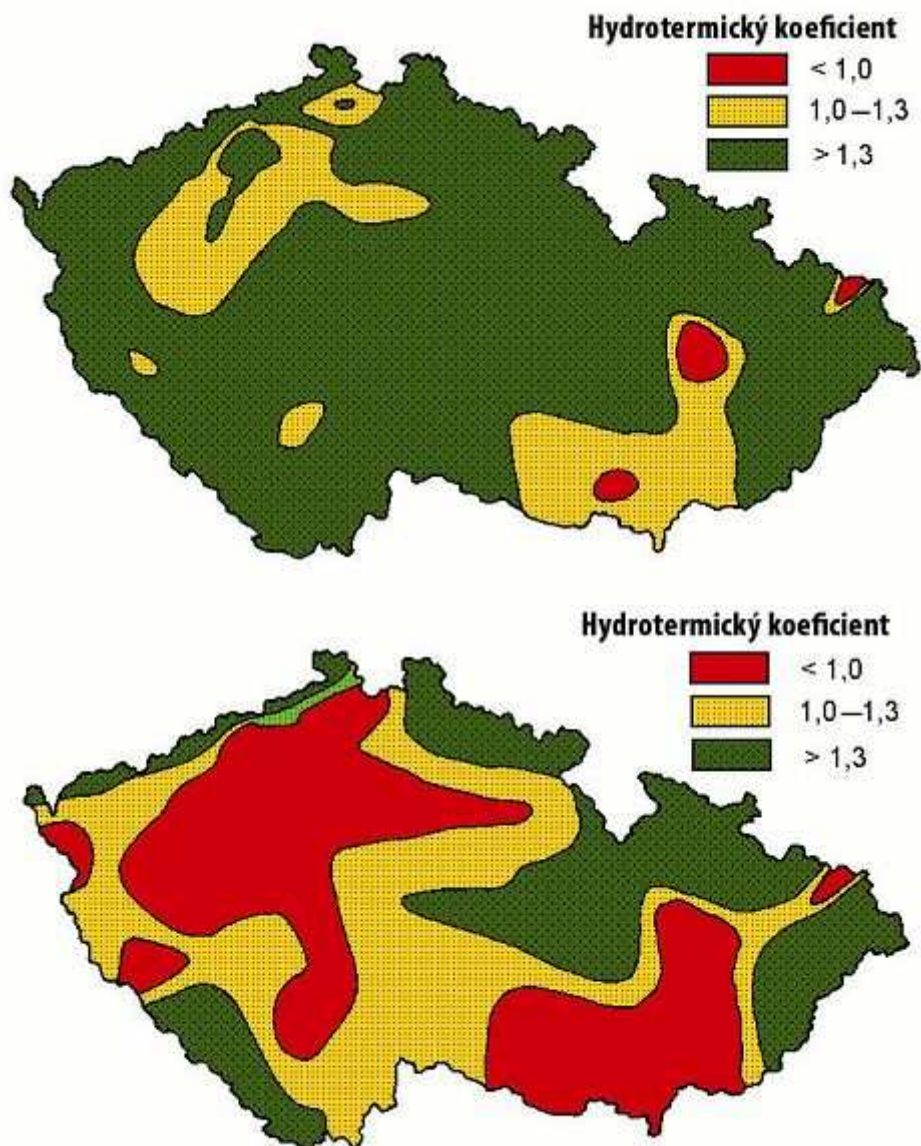
Dalším dokumentem, jehož části stojí za citaci, je Stanovisko Komise pro životní prostředí Akademie věd ČR k diskusi o klimatických změnách ze dne 16/4 2007,

ve kterém se doslova uvádí, že: ... „Velmi důležitou součástí reakce musejí být aktivní adaptační opatření. Pomohou vyrovnat se s těmi změnami klimatu, kterým nelze předejít. Někdy také mohou být levnější než snižování emisí“.

Také je třeba zmínit Stanovisko Českého hydrometeorologického ústavu a Českého národního výboru pro omezování následků katastrof k Zelené knize „Adaptace na klimatickou změnu v Evropě – možnosti pro postup EU“ (z 29. srpna 2007), kde jsou tato aktivní adaptační opatření specifikována. Patří k nim především „zvýšení objemů vodních nádrží a jejich zabezpečení proti přelití a zajištění bezpečného průtoku velkých povodní postiženým územím a zvýšení flexibility a účinnosti vodních soustav zejména za extrémních, nebezpečných a nepředvídatelných situací a podpora integrovaného řízení vodních zdrojů“, tj. opatření, ke kterým vodní koridor nepochybně – ne-li v první řadě (!) patří.

Konečně jsou zajímavé údaje, uveřejněné pracovníky Mendelovy zemědělské a technické univerzity v Brně (Filip Jiří, Spitz Pavel, Korsuň Svatopluk, Hubačiková Věra: Možnost využití vody z uvažovaného průplavu Dunaj-Odra-Labe na zemědělské závlahy – konference Porta Moravica 2005, Zlín), podle kterých hrozí v ČR rozšíření oblastí s nepříznivou hodnotou hydrotermického koeficientu (HTK), resp. až se subaridními poměry, přičemž krizové oblasti (HTK < 1), ve kterých nastane akutní potřeba zemědělských závlah (a ve kterých budou ohroženy i přírodní fenomény související s přiměřeně vlhkým klimatem) se budou shodou okolností rozšiřovat zejména v oblastech, kterými má probíhat trasa vodního koridoru D-O-L. To se týká jak optimistické (obr. 5 nahoře), tak pesimistické varianty (obr. 5 dole).

Obr. 5



Ignorování tohoto vývoje a jakési „hračky“ na téma „ovlivnění vodního režimu“ (Šindlar 2005) samozřejmě hraničí s naprostým ignorováním skutečných hrozeb a zavíráním očí před akutně hrozící a skutečnou ekologickou katastrofou a škodami, které mohou být – nepřikročí-li se včas k přípravě účinných adaptačních opatření – opravdu nevratné. I v tomto případě je samozřejmě nutno zmínit možná variantní řešení. V souladu s tím, že se oblast ohrožená semiaridními poměry bude postupně (jak svědčí uvedené mapky) rozšiřovat z jižní Moravy do oblastí Hané a do Polabí, přišly při variantním řešení samozřejmě – vedle zmíněné nádrže u Teplic – v úvahu klíčové nádrže pro povodí Moravy nad ústím Bečvy a pro střední Labe (tj. Labe nad ústím Vltavy). Konkrétně jde o nádrž Hanušovice na Moravě, Hoštejn na Břežné a Vestřev na Olešnickém potoce (která má být napájena z horního Labe). V případě realizace vodního koridoru D-O-L tento koridor více než plně nahradí tyto velké investice. Nabídne totiž podstatně vyšší nadlepšení průtoků, a to nejen přívodem vody z Dunaje, ale především jejím účelným zachycením v optimálních profilu řeky Moravy

pod ústím Moravské Sázavy a ve vhodných profilech řek Tiché a Divoké Orlice a akumulací v jediné a nejméně konfliktní nádrži Hoštejn, jejíž hráz je přímo při trase koridoru a jejíž funkce napojením na koridor se několikanásobně zhodnotí. Srovnání obou variantních řešení vyplývá z této tabulky:

Alt.	Nádrž	Vodní tok	Ovl. povodí km ²	Odtok mil. m ³	Stř. průtok m ³ s ⁻¹	Ovl. prostor mil. m ³	Zapl. plocha km ²	Hl. zaplavené objekty a komunikace			Nalepšený průtok m ³ s ⁻¹		Poznámka
								Budo- vy	Díl. silni- ce km	Že- lezni- ce km	Pov. Mora- vy	Pov. Labe	
Ofic.	Hanušovice	Morava	217	127	4,03	135	4,9	40	28	25	3,82	-	Boční nádrž
	Vestřev	Labe	183	119	3,78	210	11,3	544	20	-	-	2,96	
	Celk. alt. A		400	246	7,81	345	16,2	584	48	25	3,82	2,96	
Vodní koridor D-O-L	Hoštejn	Březná	130	55	1,75	~400	~7,5	~20	-	-	10,00	6,18	Gravitačně do nádrže – celkem 1,75 m ³ s ⁻¹
		Mor. Sázava nad Březnou	297	76	2,41								Gravitačně do vyrovnávací zdrže Hněvkov pod nádrží Hoštejn – celkem 9,37 m ³ s ⁻¹
		Div. Orlice-vdčt. Nekoř	184	115	3,64								Čerpáním do vyrovnávací zdrže Hněvkov ze zdrží Králová nebo Brandýs nad Orlicí – celkem 13,43 m ³ s ⁻¹
		T.Orlice - vdčt.Machov.	190	69	2,20								
		Třebovka-vdčt. Hylváty	174	35	1,12								
		Morava nad Mor. Sázav.	820	360	11,40								
		Mor. Sázava - mezipovodí	80	11	0,36								
	Tichá Orlice-mezipovodí	172	53	1,67									
Celk. alt. B		2047	774	24,55	~400	~7,5	~20	-	-	10,00	6,18		

Tabulka přímo nabízí zajímavá srovnání. Při využití vodohospodářské funkce vodního koridor D-O-L se ve srovnání s oficiální variantou (nádrže Teplice, Hanušovice a Vestřev) ušetří nejen 817 domů, 46 km železničních a téměř 73 km silničních přeložek, ale i zábor 35,7 km² území. Navíc nabídne podstatně vyšší efekt. Vezmeme-li v úvahu, že na celé trase koridoru (včetně úseků mimo území ČR) by mělo být maximálně 355 km průplavních úseků, které zatopí při střední šířce např. 70 m necelých 25 km² území, mohli bychom konstatovat, že díky koridoru se sníží zábory území ve srovnání s variantním řešením na 70 %. Vezmeme-li v úvahu jen průplavní úsek na území ČR, jednalo by se jen o 50 %. Nejedná se samozřejmě o alternativy zcela rovnocenné, neboť koridor nabízí nejen vyšší vodohospodářský efekt, ale zajišťuje i takové funkce, které u srovnávaných nádrží nepřicházejí v úvahu – např. funkci dopravní. Autoři Projektu VaV/610/02/03 však poukazují na to, že koridor (údajně při jakémkoliv myslitelné variantě!) naruší cenné segmenty krajiny, zatímco územní zásah do krajiny z titulu variantní výstavby nádrží vůbec neberou v úvahu, i když je podstatně větší a může zasáhnout (a skutečně často zasahuje) krajinu cennější. Takový pohled je ovšem zkreslený, krátkozraký a z hlediska ochrany přírody a krajiny kontraproduktivní.

4.3. Kanál versus protipovodňová ochrana

Tato kapitola svědčí o tom, že její zpracovatelé neměli vůbec žádnou představu o protipovodňové funkci vodního koridoru D-O-L. Svědčí o tom tyto citáty a reakce na ně:

Protipovodňový vliv průplavu D-O-L může být v krajině pouze tam, kde je trasa vedená mimo koryta stávajících toků a bude odvádět část průtoku, který by jinak procházel korytem níže po toku.

To samozřejmě není pravda, neboť i v říčních úsecích se díky jejich prohloubení zvýší podstatně průtočná kapacita, byť zpravidla ne na úroveň, která by byla ekvivalentní součtu současné kapacity koryta a kapacity paralelního průplavu (v případě potřeby se však dá ekvivalence dosáhnout).

Částečný protipovodňový efekt pro ochranu území by pravděpodobně zajišťovala výstavba nádrží, které by sloužily během suchých měsíců jako rezervoáry vody pro nadlepšování průtoků. Tento vliv však nelze přičítat samotnému kanálu D-O-L a v tomto případě by nebylo nutné průplav D-O-L stavět.

To je formulace přinejmenším nepřesná. Je pravda, že v rámci koridoru se počítá se dvěma suchými nádržemi (poldry), které by mohly být zřízeny i nezávisle na vodním koridoru D-O-L, avšak za vyšších nákladů (koridor vytváří automaticky boční hráze těchto poldrů) a při omezené funkci (koridor totiž podstatně zvyšuje účinnost poldrů, neboť eliminuje jejich neúčelné předčasné plnění).

Větší význam pro protipovodňovou ochranu mohou mít jen převody povodňových vod mezi jednotlivými povodími velkých řek. Vzhledem k nutnosti překonávání velkých výškových rozdílů množstvím komor je tato možnost vlivu pouze hypotetická.

Domněnka o převádění povodňových vod mezi jednotlivými povodími (přes rozvodí) je samozřejmě nesmyslná, a to už z toho důvodu, že v blízkosti rozvodí není možno očekávat podstatné rozdíly mezi povodňovou situací (např. mezi Odrou a Bečvou po obou stranách Moravské brány). V žádném podkladu o vodním koridoru D-O-L se o něčem podobném neuvažuje. Jiná věc je, že jistý transfer určitého množství vody (mnohonásobně menšího, než by odpovídalo povodňovým průtokům) přes rozvodí bude možný a účelný, ovšem nikoliv s cílem zlepšení povodňové situace.

Úplně zmatečná je v Projektu VaV/610/02/03 uvedená tabulka, podle které údajně vlivem koridoru lepší povodňová ochrana ve většině významných míst jen neopatrně. Skutečnost je ovšem diametrálně odlišná, vezmeme-li v úvahu skutečnost, že paralelním průplavním úsekem je možno převádět až $400 \text{ m}^3\text{s}^{-1}$ (přičemž zvýšení kapacity prohloubeného koryta může rovněž dosáhnout až této hodnoty). Zajímavá proto může být dále uvedená srovnávací tabulka:

Řeka	Profil	Q_{100} (m^3s^{-1})	Podíl funkce koridoru na bezpečném převedení Q_{100}		Ovlivnění ochranné funkce podle (Sindlar 2005) %
			m^3s^{-1}	%	
Odra	Vdčt Ostrava-Přivoz	880,0	400,0	45,45	0,00
Bečva	Lipník nad Bečvou	735,0	400,0	54,42	0,16
Bečva	Přerov	685,0	400,0	58,39	6,93
Morava	Loštice	354,0	400,0	>100,00	10,48
Morava	Olomouc	470,0	400,0	85,11	15,82

Dalo by se samozřejmě hovořit o odlišnostech v metodickém přístupu, avšak ani po jejich vyjasnění bude zřejmě nutno konstatovat, že závěry Projektu VaV/610/02/03, resp. příslušného podkladu (Šindlar 2005) se vymykají jakékoliv logice.

4.4. Vliv kanálu D-O-L na kyslíkový režim a eutrofizaci vody

Údaje, uváděné v této kapitole, jsou klasickým příkladem buď zřejmého nepochopení vodohospodářské funkce vodního koridoru D-O-L, nebo jakési záměrné mystifikace. Vyplývá to již z tohoto citátu:

V rámci výstavby průplavu DOL a jeho provozu dojde ke změnám průtokového režimu především ve smyslu trvalého snížení průtoků, sezónní vyrovnanosti průtoků v průplavu a splavných tocích a krátkodobých změn průtoků. Nejvíce bude ovlivněn průtok na tocích, které budou odříznuty tělesem kanálu D-O-L. Celková délka takových toků je 382,4 km. Nejvíce ovlivněnými oblastmi je Litovelské Pomoraví a povodí Moravy mezi Rohatcem po soutok s Dyjí.

Minimální průtoky v tocích zásadně působí na kvalitativní a kvantitativní složení společenstev organismů. Základem bude zachovat v tocích průtok Q_{330d} . 330-denní voda neohrožuje rybí obsádku a je schopna poměrně dobře zvládat zbytkové znečištění z odpadních vod. Je velice pravděpodobné, že výše uvedené hodnoty Q nebude možné zajistit a především v menších tocích zaústěných do průplavu dojde k výrazné degradaci vodních společenstev.

Skutečnost je ovšem diametrálně odlišná, jak je vysvětleno v kap. 7.2.9. Studie projektu výstavby vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe (červen 2006, zadavatel Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR). V podstatě je nutno rozlišovat stupně na řece a na paralelním průplavu.

U říčního stupně buď vůbec nedojde k narušení přirozeného chodu a rozdělení průtoků (přesně stejné množství, jaké protéká dnes, by protékalo i po realizaci vodního koridoru, ať už přes jez, plavební komorou nebo reverzní vodní elektrárnou), nebo dojde ke zvýšení nízkých průtoků, pokud si to vyžádají nároky na proplavování, nebo nároky vodohospodářské, a to buď přívodem vody „zdola“ (přečerpáváním), nebo „shora“ (z účinných akumuláčních prostor, s jejichž zřízením se v rámci koridoru počítá – viz připomínky ke kap. 4.2.a hrubý nástin situace v tabulce, která je v nich obsažena). Jinými slovy: situace může být buď stejná, nebo lepší.

Pokud jde o paralelní průplavní úseky, vychází koncepce (a také bilance spotřeby a výroby energie) podle citované Studie projektu výstavby z kategorického požadavku, že nesmí být přirozený průtok v řece až do úrovně Q_{330d} ochuzen ani o jediný litr za sekundu. Nároky na vodu v těchto úsecích (ať již jde o nároky plavebních komor, reverzních elektráren či zemědělských nebo jiných odběrů) budou tedy řešeny při nízkých průtocích v řece opět přečerpáváním nebo přívodem „shora“. Stejným způsobem je dokonce možno přirozené průtoky v paralelních říčních úsecích zvýšit (samozřejmě někdy i za cenu určitého množství energie). Platí tedy opět zásada: situace může být buď stejná, nebo lepší.

Veškeré další údaje v této kapitole jsou tedy naivní a odporují praktickým zkušenostem (zejména dohady o eutrofizaci, snížení samočisticí schopnosti atd.) do té míry, že snad ani není třeba je citovat. Snad jen třeba zmínit výsledky soustavného výzkumu pracovníků VÚV TGM v Praze Podbabě, které prokázaly pozitivní vliv dostatečně intenzivní vodní dopravy na samočisticí schopnost vody v řece. O nich však zpracovatelé buď nevěděli, nebo vědět nechtěli.

4.5. Střet konceptu revitalizace nivních krajín s výstavbou D-O-L

Tato kapitola vychází jednak ze zcela sporného ocenění vlivu koridoru na retenční funkci nivních krajín, jednak z mylných předpokladů o rozsahu údolních niv, kterých se trasa koridoru dotkne.

Pokud jde o první bod, je třeba uvést tento citát:

V případě výstavby průplavu D-O-L dojde z hydrologického hlediska k negativnímu ovlivnění některých nivních krajín, jejímž konečným výsledkem bude narušení retenčního potenciálu území.

K negativnímu ovlivnění retenčního potenciálu území by ovšem mohlo dojít pouze tehdy, kdyby koridor buď omezil plošný rozsah „nekonfliktních“ záplavových území (při jejichž zatopení nedochází k vážným hospodářským újmám), nebo vedl k redukci užitečného retenčního objemu těchto území (např. tím, že by limitoval příslušnou výšku záplavové hladiny v těchto územích). Ani jedno, ani druhé však neplatí. Protipovodňová funkce koridoru se samozřejmě soustřeďuje na ochranu „konfliktních“ ploch, jejichž zatápění je spojeno s vážnými hospodářskými újmami (urbanizovaná území, intenzivně zemědělsky využívané plochy), avšak v žádném případě neomezuje rozlohu, kde za současné situace občasná záplava neškodí, ale naopak prospívají. Navíc zvysuje jejich retenční potenciál, což vyplývá z této úvahy: u málo kapacitních koryt dochází k vybřežování a ke zbytečnému naplňování retenčního prostoru inundace již v době, kdy by daný průtok mohl odtéci zcela neškodně. Vhodnější – z hlediska transformace povodňové vlny – je odvedení její počáteční fáze kapacitním korytem (nebo paralelním kanálem) a zachycení teprve jejího vrcholu v inundaci nebo poldru. Tím (resp. realizací vodního koridoru D-O-L) se její retenční potenciál zvýší. Tato skutečnost byla ověřena na praktických příkladech. Např. z podrobných výzkumů na řekách Stör a Unstrut v SRN (Retentionseffekte natürlicher Fließgewässer mit Auenbewaldung – Plöger, Teschke, Pasche, Binnenschiffahrt 2005, č. 1-2, roč. 2005) vyplynulo, že řízený polder má na transformaci povodňové vlny stejný účinek jako neřízená inundace o objemu 12x větším! V podstatě jde o to, že „neřízená“ retenze se „chová“ jako chybně manipulující hrázň na přehradě – tedy neracionálně.

Pokud jde o druhý bod, je třeba upozornit na další citát:

Plošně významné nivní krajiny v řešeném území se nacházejí v Litovelském Pomoraví, v úseku zaústění Moravy do Bečvy a při soutoku Moravy a Dyje. V případě výstavby průplavu D-O-L, dojde s největší pravděpodobností k negativnímu ovlivnění jejich přirozeného protipovodňového potenciálu.

K tomu snad stačí uvést: Litovelské Pomoraví tč. nejvhodnější trasa vodního koridoru D-O-L zcela obchází, úsek zaústění Bečvy do Moravy nijak neovlivní (zaústění Moravy do Bečvy je ovšem omyl, na který snad není třeba poukazovat) a při soutoku Moravy a Dyje procházení téměř všechny varianty nejprve řekou (aniž by vyžadovaly změnu její trasy) a poté odbočují do paralelního průplavu, trasovaného důsledně mimo inundaci (za existujícími hrázemi). Ostatně: nivními a lučními polohami prochází koridor jen na 6,5 % své délky.

5. Ekonomické aspekty

5.1. Ekonomické hodnocení současné situace vnitrozemské lodní dopravy

5.3. Ekonomické srovnání významu, efektivnosti, investiční a provozní náročnosti existujících železničních koridorů v kontextu vodní dopravy

Téměř celá kapitola 5, resp. příslušné subkapitoly 5.1. a 5.3. se v podstatě opírají opět o elaborát, dodaný firmou Šindlar v roce 2006, přičemž jako zpracovatel je uveden Ing.

Jaroslav Klusák. Jeho analýzy jsou pečlivé a nesporně zajímavé, trpí však zcela zásadním nedostatkem: vůbec se totiž netýkají problematiky vodního koridoru D-O-L, nýbrž hodnotí situaci a roli současné vnitrozemské vodní dopravy v ČR (tedy plavby, vázané na labsko-vltavskou vodní cestu, jejíž výkony jsou limitovány dnes už zcela nevyhovujícím stavem regulovaného úseku Labe od Ústí nad Labem po Magdeburg), zatímco se ani v nejmenším nevěnují úrovni a roli vodní dopravy na síti dokonalých vodních cest EU. Úkolem vodního koridoru D-O-L – a to již jeho první etapy – je ovšem napojení na tuto síť, aby také česká vodní doprava mohla dosáhnout této úrovně a role, nebyla odkázána pouze na Labe a měla k dispozici paralelní a řádově dokonalejší trasy jak k severomořským námořním přístavům, tak k velmi perspektivním (zejména vzhledem k rostoucímu objemu výměny zboží mezi střední Evropou a Dálným východem) černomořským přístavům.

Stručně řešeno: nemá smysl zpochybňovat jakkoli dopravní roli vodního koridoru D-O-L poukazováním na pokles výkonů i úrovně dopravy na Labi, neboť naopak právě situace na Labi je nejpádňejším důvodem pro urychlenou realizaci dokonalého napojení na Dunaj, tj. k postupné realizaci vodního koridoru D-O-L.

Platnost této základní devizy je třeba ještě podepřít některými skutečnostmi, které Ing. Jaroslav Klusák nepostřehl.

Je zcela nespornou skutečností, že výkony české vodní dopravy v labské oblasti od roku 1990 klesají. Tento pokles je způsoben rozdílnými příčinami. Ve vnitrostátních přepravách převládaly do roku 1990 ekonomicky nevýhodné (při daných příliš krátkých přepravních vzdálenostech) lomené relace, vynucené nedostatkem propustných kapacit v železniční síti. Pokles výkonů na železnici, daný jednak novou hospodářskou orientací (oslabení vazby na bývalý Sovětský svaz i snížení přeprav severočeského uhlí vedly ke snížení nároků na západo-východní přepravy), jednak masivním nástupem kamiónové silniční dopravy, však vedl k uvolnění traťových kapacit a tedy zákonitě i k zániku lomených přeprav (zejména přeprav uhlí). V zahraničních přepravách však působily jiné vlivy. V atmosféře plánovaného hospodářství byly problematické plavební podmínky na nespolehlivém regulovaném Labi (zanedbávaném po více než půl století) vlastně „latentní“. Hospodářské výsledky monopolního dopravce, tj. národního podniku ČSPL, nebyly vůbec důležité, rozhodující bylo naopak „plnění plánu“ a docílená úspora deviz, přičemž obnova a rozšiřování lodního parku byly věci státního rozpočtu. Změnou hospodářské a politické atmosféry po roce 1990 a privatizací dříve monopolního plavebního podniku byly však reálné vztahy „odkryty“ v celé šíři a náhle. Pokles výkonů je tedy úplně logický, neboť nezadržitelně klesá kapacita lodního parku (od roku 1990 si čeští rejdaři neobjednali ani jednu novostavbu, byli však nuceni vyřadit některá zastaralá plavidla, případně prodat jiné, ještě provozuschopné jednotky).

Ještě zajímavější poznatek (který by měl být pro pochopení reálné situace zásadní, Ing. Klusák si jej však ani nevšiml) vyplývá ze struktury přeprav, které uspokojují čeští rejdaři. V podstatě je možno rozdělit tyto přepravy do dvou skupin. Prvou jsou přepravy ve službě českého zahraničního obchodu (importu a exportu), procházející po Labi hraničním přechodem Hřensko, druhou přepravy uskutečňované v zahraničí (tj. mimo ČR), a to buď mezi přístavy cizího státu (tzv. kabotáž), nebo mezi přístavy dvou cizích států (tzv. třetízemní přepravy). Až do roku 2004, tj. do vstupu ČR do EU, neměli čeští rejdaři ke kabotážním nebo třetízemním přepravám žádný přístup, resp. přístup jen výjimečný a vázaný s ohledem na ochranu přepravního trhu na jednorázová a opatrně či neochotně udělovaná povolení. Vstupem do EU se jim ovšem otevřel zcela liberalizovaný přepravní trh a proto začali této možnosti – zejména v obdobích omezené splavnosti Labe – využívat. V důsledku toho se podíl přeprav mimo ČR proto trvale zvyšuje, neboť rejdaři se chovají tržně (bylo by bláhové očekávat, že se budou věnovat zájmům českého zahraničního obchodu za cenu vlastních ztrát). Důkazem je tato tabulka, sestavená na základě oficiální statistiky MD ČR:

Ukazatel	Rok					
	2002	2003	2004	2005	2006	2007 ¹
Přeprava v zahr. relacích (tis. t)	925,8	718,1	653,5	1270,4	1613,0	1241,0
Z toho v exportu a importu (tis. t)	802,3	614,2	552,7	910,5	713,1	352,0
Z toho v zahraničí (tis. t)	123,5	103,8	100,8	359,9	899,9	889,0
Podíl přeprav mimo ČR (%)	13	14	15	28	56	72

Z tabulky vyplývá, že zahraniční přepravy, uskutečňované českými rejdari, se (samozřejmě v jisté závislosti na kolísajících plavebních podmínkách na Labi) až do roku 2004 snižovaly, poté však začaly opět růst. Tento růst nebyl ovšem způsoben zvýšením aktivity rejdářů v oblasti služeb českému exportu a importu (v této sféře ukazatele i nadále kolísají, nebo dokonce klesají), ale výlučně stále rostoucím přesouváním jejich lodního parku mimo problematické Labe! Z toho vyplývají dva závěry, a to:

- Příčinou stále se zhoršující situace plavebního podnikání v labské oblasti není obecná tendence snižujícího se zájmu o služby vodní dopravy, nedostatek vhodných substrátů či všeobecně klesající konkurenční schopnost vodní dopravy ve vztahu k železniční či silniční dopravě, nýbrž neúnosně nízká kvalita labské vodní cesty.
- Labští rejdari mají jedinou možnost, jak předejít definitivnímu krachu svého podnikání. Tou je postupný přesun jejich aktivit do sítě vyhovujících, resp. moderních vodních cest EU. Tím ovšem na jedné straně přecházejí vlastnímu hospodářskému kolapsu, na druhé straně však stále víc oslabují funkci vodní dopravy jakožto dopravně-politického nástroje, který má působit na snižování tarifů jiných zahraničních dopravců (především zahraničních železnic).
- Jedinou cestou, jak umožnit přesun podnikatelských aktivit českých rejdářů mimo Labe a současně přitom zachovat dopravně politickou roli vodní dopravy, je samozřejmě napojení ČR na Dunaj.

Názorný důkaz propastného rozdílu mezi provozními podmínkami na Labi a na síti dokonalých vodních cest EU dává následující tabulka, vycházející z nasazení motorové nákladní lodi typu MNL 2005. Tento typ byl vyvinut v rámci výzkumného úkolu, který zadalo Ministerstvo dopravy ČR s cílem navrzení optimálního plavidla pro Labe. Loď má mít maximální nosnost 1 444 t při ponoru 250 cm. Skutečně využitelný ponor samozřejmě záleží od okamžitých hydrologických podmínek a dosahuje i v ročním průměru různých hodnot podle oblasti nasazení. Jako typické provozní relace je možno srovnávat na jedné straně relaci Pardubice – Rotterdam a na druhé straně jižní Morava (terminál Hodonín) – Rotterdam. Střední nosnosti je možno odvodit z hydrologických podmínek na kritických úsecích daných tras v průměrném roce.

	Pardubice - Rotterdam			Hodonín – Rotterdam (současný i budoucí stav)
	Současný stav	Stav po zřízení stupně Děčín	V budoucnu dosažitelný stav	
Střední využitelná nosnost (t)	689	689	948	1356
Počet obrátů za rok	12,6	12,6	12,6	9,6
Převezené množství (t/rok)	17 363	17 363	23 890	26 035
Provozní náklady (tis. €/rok)	401,7	401,7	421,5	431,4
Amortizace (tis. €/rok)	85,0	85,0	85,0	85,0
Celkem (tis. €/rok)	486,5	486,5	506,5	516,4
Tržby (tis. €/rok)	340,7	340,7	468,7	684,5

¹ První tři kvartály roku 2007.

Hosp. výsledek (tis. €/rok)	-145,8	-145,8	-37,8	168,1
-----------------------------	--------	--------	-------	-------

Tabulka názorně ukazuje, že rejdari nemohou (a nebudou moci ani po uvažovaných úpravách) na Labi dosahovat výsledků, které by jim umožnily pokrýt odpisy, tj. pravidelně obnovovat svůj lodní park (bylo již zmíněno, že si od roku 1990 si žádnou novostavbu a navrhovaná „optimální“ labská loď se samozřejmě nedočkala ani realizace prototypu). Kvalitní napojení na Dunaj je tedy pro českou vodní dopravu bez nadsázky existenční otázkou,

Významný rozdíl mezi Labem a Dunajem se projevuje také ve vývoji přeprav. Ty na Labi stagnují či klesají, zatímco na Dunaji dynamicky rostou. U stupně Gabčíkovo se zvyšoval průvoz během dvanáctiletého období (1993 – 2004) o 4,8% ročně, v plavební komoře Kelheim na průplavu Mohan – Dunaj ve stejném období v průměru o 7,6 % ročně a v plavební komoře Jochenstein na hranici mezi SRN a Rakouskem během patnáctiletého období (1990 – 2004) o 6,8 % ročně. Při „ekonomickém hodnocení současné situace vnitrozemské lodní dopravy“ (jak je nadepsána příslušná kapitola) je tedy třeba vycházet z těchto skutečností a nikoliv ze situace na Labi! To platí samozřejmě také u „Ekonomického srovnání významu, efektivnosti, investiční a provozní náročnosti existujících železničních koridorů v kontextu vodní dopravy“. V tomto případě se ostatně o žádný kontext nejedná, neboť hlavní cíle, které sleduje realizace vodního koridoru D-O-L, mají s vnitrostátní železniční sítí pramálo společného (v první etapě dokonce vůbec nic), pokud snad pomineme potenciální vliv na koncepci sítě vysokorychlostních tratí (VRT), která by se mohla v kontextu s vodním koridorem velmi zjednodušit (konverzí existujících tranzitních koridorů), což by vedlo k úsporám ve výši minimálně desítek miliard a k radikálnímu snížení nároků na zábory půdy i ke snížení negativních vlivů na přírodu a životní prostředí.

5.2. Investiční náklady na stavbu D-O-L a vyvolané investice

Tato kapitola vychází z jiných podkladů a k jejímu posouzení bylo proto účelné sled kapitol poněkud narušit. V podstatě neříká nic, resp. odvolává se na zastaralé podklady, jak svědčí tento citát:

Do současnosti neexistuje solidní kalkulace reálných předpokládaných investičních a provozních nákladů na výstavbu a provoz průplavu D-O-L. Odhad investic nutných k výstavbě kanálu D-O-L je obtížný, protože plány průplavu nedosahují takového technického stádia, které by umožňovalo přesnější kalkulaci. Odhady v nákladech se významně dle jednotlivých zdrojů liší. Zřejmě jediný solidní výpočet investičních nákladů nutných k výstavbě kanálu D-O-L byl učiněn počátkem 70. let v rámci analýzy efektivnosti jeho případné výstavby. Podle propočtů z r. 1972 by si výstavba kanálu Dunaj – Odra – Labe vyžádala asi 82 mld. Kčs.

Ve skutečnosti byla v době prací na Projektu VaV/610/02/03 k dispozici poměrně přesná kalkulace v cenové úrovni 2003, zajištěná v rámci zamýšlené Studie financovatelnosti (kterou zajišťovalo mezinárodní Sdružení Dunaj-Odra-Labe), autoři uvedeného projektu však patrně neměli zájem, aby si relevantní data zajistili. Podle této kalkulace vycházejí náklady celkem na 8 155,6 nebo na 8 880,6 mld. €, přičemž nižší částka předpokládala, že vyvolané železniční přeložky (týkající se labské větve) budou řešeny pro návrhovou rychlost cca 160 km/h (požadované na tzv. tranzitních koridorech), takže nepovedou k podstatnému zlepšení kvality železniční sítě, zatímco vyšší odpovídala předpokladu, že přeložky budou součástí sítě VRT a umožní traťovou rychlost 300 km/h. Při přepočtovém kurzu 30 Kč za 1 €, ze kterého kalkulace vycházela, to odpovídalo nákladům 244,7 nebo 266,4 mld. Kč, a to včetně úseků na území Polska, Rakouska a Slovenska a samozřejmě včetně vyvolaných investic a návazných opatření (poldrů).

Tato částka se může zdát vysoká a mohla by zdánlivě podporovat šíření oblíbených frází o „megaprojektu“ atd. Aby bylo k dispozici jisté měřítko, je nutno říci, že:

- V přepočtu na 1 km trasy jsou náklady nižší (až podstatně nižší) než u běžně budovaných dálnic v ČR (výjimkou je labská větev, kde jsou měrné náklady vyšší).
- Celkové náklady na vodní koridor jsou násobně nižší než náklady na síť dálnic a silnic v ČR a také nižší než na modernizaci a rozšíření české železniční sítě včetně výstavby sítě VRT. Náklady na 1 km VRT se odhadují na 500 mil. Kč/km, přičemž připadá na úseky rovnoběžné s Labem a vodním koridorem D-O-L na českém území asi 500 km, tj. náklad 250 mld. Kč, který by se dal koordinací s vodním koridorem D-O-L přiměřeně snížit.
- Zajímavé je srovnání s náklady na revitalizaci toků v ČR. Náklady na program „revitalizace říčních systémů“ mají dosáhnout podle sdělení Ing. Bučka na semináři v Olomouci dne 28. listopadu 2005 celkem 320 mld Kč. Doba realizace při současné výši roční dotace dosáhne podle sdělení tohoto odborníka 1699 let. Tento údaj má nejen velkou vypovídací schopnost ve vztahu k představám o „megaprojektech“. Je současně také inspirativní. Co kdyby byl program revitalizace vhodně zkombinován s etapovou realizací vodního koridoru D-O-L, která k revitalizaci toků v mnoha případech významně přispívá (i když sleduje mnoho jiných, důležitějších cílů), nebude však patrně trvat 1699 let?

5.4. Vliv výstavby D-O-L na rozvoj regionů

Tato kapitola je spíše spekulativní, přičemž údaje nejsou nijak doloženy a odporují reálným poznatkům. Svědčí o tom tento citát:

Z hlediska regionálního rozvoje je podstatné, že územní ochrana trasy pro případnou výstavbu kanálu D-O-L znamená stavební uzávěru pro příslušná rozsáhlá území. Tím ochromuje rozvoj dotčených stovek obcí a desítek měst. Současně komplikuje a prodražuje rozvoj širšího okolí trasy, který musí tato omezení respektovat. Významnější rozvoj cestovního ruchu kanálem D-O-L nelze zcela prokázat, spíše by se jednalo o rozvoj na místní úrovni.

Ve skutečnosti není územní rozvoj nijak ochromen – trasa naopak vytváří vhodné podmínky např. pro rozvoj veřejných logistických center, které mají být významným nástrojem pro převod zátěže z kamionů na železniční a vodní dopravu, přičemž mohou v první fázi fungovat jen v relaci silnice/železnice a teprve v okamžiku, kdy budou v rámci etapové výstavby napojena i na vodu, mohou nabýt trimodálního charakteru.

Komplikace rozvoje v širším okolí trasy nebyla nikde konkrétně prokázána, zato existují stovky pramenů o pozitivní roli vodní cesty na hospodářský rozvoj (např. materiály z Mezinárodních plavebních kongresů, zejména z XXI. kongresu ve Stockholmu, a jiné rozbor). Pokud je možno v případě vodního koridoru D-O-L jisté námitky k územnímu hájení trasy, není jejich příčinou záměr samotný, avšak naopak stále odkládání jeho realizace a neochota konkrétního stanovení termínu, kdy k realizaci dojde.

Podceňování role vodní cesty pro rozvoj turistického ruchu je v přímém rozporu s nejnovějšími poznatky na průplavu Mohan – Dunaj, které jsou dostupné a přesvědčivé. Patří k nim rozvoj osobní lodní dopravy, cykloturistiky, zvýšení zájmu o ubytování (např. v městečku Beilngries se tento zájem zvýšil o 37 % během 10 let od otevření vodní cesty) atd.

5.5. Vyčíslení ekologické újmy výstavbou kanálu D-O-L

Tato kapitola se odvolává na metodiku, která není blíže vysvětlena:

Analýza na zhodnocení ekologické újmy případné výstavby průplavu D-O-L byla zpracována na základě metodiky „Hodnocení a oceňování biotopů České republiky“ (Seják, J., Dejmal, I., a kol 2003). Uvedená metodika byla z důvodu velké plochy řešeného území modifikována. Ekologická újma zamýšlených opatření se týká pouze průplavu DOL.

Příslušná „újma“ není samozřejmě ve vztahu k celkovému investičnímu nákladu značná, neboť dosahuje v průměru pouze málo přes 5 %, jak svědčí z tohoto citátu:

Ekonomické zhodnocení ekologické ztráty v hodnoceném období 30 let je při průměrné hodnotě bodu 12,892 mld. Kč, maximální hodnotě bodu 18,95 mld. Kč a minimální hodnotě bodu 6,74 mld. Kč.

Je samozřejmě, že by bylo cynické tuto částku podceňovat, i když je v poměru k hodnotě a přínosům investice nepatrná. Závažnější však je to, že je stanovena zcela nesprávně, a to ze dvou důvodů:

- Jak již bylo důrazně uvedeno v úvodní části kapitoly C, není možné z jakéhokoli hlediska jednostranně posuzovat jakýkoliv záměr a současně zatajovat skutečnost, že – nebude-li realizován – bude třeba uskutečnit funkčně ekvivalentní záměry jiné. V daném případě se jedná např. nádrže, popsané v kap. 4.2., které zasáhnou do území ještě ve větší míře a zřejmě způsobí podobnou – ne-li větší – „ekologickou újmu“ (i když vodní koridor D-O-L funkčně nahradí jen z malé části). Hovoříme-li o ekologické újmě, je třeba uvádět její „saldo“, nikoliv pouze jednu stranu bilance.
- Jeden z uvedených autorů metodiky, Ing. Josef Seják, publikoval rovněž vlastní návrh na hodnocení v příspěvku „Peněžní hodnocení ekologických funkcí území“ (Konference Tvář naší země – krajina domova, Praha-Průhonice, únor 2001). Návrh je založen na tzv. hessenské metodě. Dá se samozřejmě – s ohledem na seriosnost autora – očekávat, že výsledky podle obou metodik budou stejné, resp. podobné. Při aplikaci jím modifikované hessenské metody na podmínky ČR ovšem vychází, že realizací vodního koridoru se ekologická hodnota území zvýší, a to velmi podstatně. Příčina je velmi jednoduchá: 48 % trasy koridoru prochází ekologicky málo ceněnou ornou půdou, jejíž změna na vodní plochy a příslušný vegetační doprovod (tj. na plochy ekologicky ceněné) představuje pozitivum, příznivě ovlivňující celkovou bilanci. V kalkulaci „ekologické újmy“ tedy něco není v pořádku (nemáme-li přímo konstatovat, že se jedná o účelové překrucování faktů). Pro ilustraci je snad vhodné uvést snímek úseku trasy labské větve u Štěpánova severně od Olomouce – který je pro zmíněnou téměř poloviční část trasy typický (obr. 6).

Obr. 6



6. Přírodovědné a krajinné aspekty, ochrana přírody

6.1. Geoekologické aspekty) a krajinně ekologické funkce říčních niv

Tato kapitola je – na rozdíl od kapitol, čerpajících z elaborátů firmy Šindlar s. r. o. – zpracována daleko odpovědněji, což je zřejmě zásluhou autorů podkladového materiálu (Buček, Krejčí). Tito odborníci se však přece jen nevyvarovali některých zásadních chyb, které závěry kapitoly zpochybňují. Je to možno demonstrovat na několika citátech:

Rozhodující část trasy D-O-L je situována v krajinně širokých říčních niv, kde existuje charakteristická škála biologicky neobyčejně produktivních a druhově bohatých nivních ekosystémů.

To samozřejmě není pravda, neboť trasa – pokud je vedena mimo říční toky – protíná nivní plochy jen v délce 33 km, což představuje jen 6,5 % celkové délky (ledaže bychom za nivu považovali i plochy orné půdy, které nivami snad byly před staletími). Pokud jde o úseky, vedené vodními toky, připadá na toky v přirozeném nebo quasi přirozeném stavu jen 2 km, což nepředstavuje ani 0,4 % celkové délky. Navíc kapitola ignoruje skutečnost, že zásahy alternativních nádrží do niv by patrně byly vážnější než v případě vodního koridoru D-O-L (viz komentář ke kapitole 4.2.).

Reálnost záměru výstavby D-O-L v 1.polovině 21.století je třeba posuzovat v kontextu nepříznivého vývoje krajiny a životního prostředí na území České republiky v 50.-80. letech 20.století. Řada chybných rozhodnutí a uplatňování environmentálně nevhodných koncepcí

způsobila vznik ekologických zátěží, jejichž nezbytné odstranění bude v následujících desetiletích vyžadovat obrovské finanční prostředky z veřejných zdrojů. Přitom v oblasti péče o krajinu díky limitovaným finančním prostředkům stále ještě narůstá deficit, bránící harmonizaci využití krajiny.

To je nepochybně pravda. Pak ovšem je těžko pochopitelný odpor proti realizaci vodního koridoru D-O-L, který umožní rezignovat na některé jiné další „environmentálně nevhodné koncepce“ a naopak s řadou revitalizačních opatření počítá.

Usnesení Štrougalovy vlády, které zavazovalo k ochraně trasy D-O-L bylo vydáno na počátku 70. let 20. století na začátku období normalizace.

To je také pravda, jenže se jedná o informaci zcela matoucí, neboť nic neříká o motivu tohoto usnesení. V době politického uvolnění na sklonku šedesátých let totiž došlo k oživení snah o přípravu tohoto záměru, utlumených po nešťastném únoru 1948. Došlo to tak daleko, že byla vláda pod určitým tlakem reformních politiků, kteří chtěli s touto standardní přípravou začít – v čele těchto snah byl mj. Josef Smrkovský. Normalizační rozhodnutí nebylo ničím jiným, než rázným umrtvením těchto tendencí ve prospěch neproduktivního a sterilního „hájení trasy“ – tedy nikoliv hlasem „pro“, nýbrž „proti“.

Dosavadní využití údolních niv a jejich krajinně – ekologických funkcí je pod „diktátem“ vodohospodářského paradigmatu, kdy hlavní úkol vodohospodářů spočíval v plánovité přeměně říční sítě ve víceúčelové vodohospodářské soustavy, složené z vodohospodářských uzlů. Vodní toky byly uměle regulovány, krajina údolní nivy odvodňována a zbavována životodárných záplav. Záměr výstavby průplavu Dunaj – Odra – Labe zcela zapadá do těchto ideových představ a metodologických koncepcí a v určitém směru představuje jejich konečné završení.

To už pravda není, neboť vodní koridor D-O-L je právě záměrem, který předejde jiným konvenčním vodohospodářským zásahům, může vytvořit lepší podmínky pro revitalizaci niv a dokonce k přeměně upravených říčních úseků na toky volně meandrující bez nebezpečí ohrožení ekonomických hodnot (tam, kde je veden mimo vodní toky a samozřejmě za předpokladu, že společnost bude ochotna vynaložit alespoň část z oněch zmíněných 320 miliard Kč na revitalizaci toků). Zahrnuje také možnou obnovu přírodních fenoménů (mokřadů). Neomezí samozřejmě „životodárné záplavy“ (pokud nebudeme do tohoto pojmu zahrnovat povodňové katastrofy v Olomouci, Přerově, Ostravě a jinde, k jakým došlo především v roce 1997).

6.2. Vyšší rostliny a lužní lesy

6.3. Bezobratlí

6.4. Obratlovci

6.5 Ochrana přírody

6.6. Krajinný ráz

Tyto kapitoly jsou si navzájem velmi podobné, neboť se vyznačují těmito charakteristickými rysy:

- Představují především jistou „inventuru“ fauny, flory a přírodních či krajinných fenoménů v oblasti vodního koridoru D-O-L (aniž by zpracovatelům bylo jasné, kudy tato trasa prochází, resp. v možných variantách procházet může). Taková „inventura“ je samozřejmě velmi cenná, zejména z přírodovědeckého hlediska a jejím autorům nelze upřít vysokou úroveň odbornosti a vědecké úrovně. Jako taková však nemá relevantní význam z důvodů, které jsou uvedeny v dalších

bodech. Může být ovšem cenným (avšak zdaleka nikoliv jediným) „vstupem“ do dokumentu EIA nebo SEA, o jehož potřebnosti není pochyb. Paradoxní ovšem je, že právě Projekt VaV/610/02/03 byl zaměřen k tomu, aby se zpracování takového dokumentu zabránilo.

- Hodnotu této „inventury“ ovšem zpochybňují její závěry, které unisono ve všech kapitolách docházejí k názoru, že záměr vodního koridoru D-O-L veškeré fenomény (biodiverzitu, jednotlivé druhy, charakter krajiny atd.) poškozují, a to v důsledku vlivů, které jsou realizaci tohoto záměru mylně přisuzovány (i když se skutečné vlivy budou lišit o 180 stupňů). To vyplývá z naivních představ o funkci koridoru.
- Navíc je vypovídací schopnost těchto kapitol diskvalifikována zcela jednostranným pohledem na problematiku, který si klade otázku, co se stane v případě realizace vodního koridoru D-O-L a zcela zavírá oči nad tím, co se stane v případě opačném (nutnost komplexního přístupu byla již zdůrazněna v kap. C a v dalších částech oponentního posudku, takže snad už není třeba se k problematice variantních řešení vracet).

Úplný přehled všech nepravd, nesprávností a omylů v uvedených (jinak z hlediska prosté „inventury“ cenných) kapitolách by si vyžádal desítky, či dokonce stovky stran. Nemá-li být oponentní posudek tak dlouhý, je nutno se omezit alespoň na typické citáty z uvedených kapitol a komentáře k nim:

V analogii s vodohospodářskými úpravami na jižní Moravě lze konstatovat, že říční varianta D-O-L by značně omezila v celém rozsahu niv Moravy, Odry a Labe režim záplav lužních lesů. Kanál D-O-L by měl výrazně negativní vliv na vlhkostní režim nivních půd a tím na ekosystémy lužních lesů. Ukončením režimu přirozených záplav, které dotují koloběh živin v ekosystému povodňovými kaly, by byl nevratně zastaven specifický pedogenetický proces tvorby fluvizemí, podmiňující biodiverzitu luhu. Stromy v lužním lese by výrazně a dlouhodobě snižovaly transpiraci, lužní les by se tak ocitl v ekologicky nestabilní situaci a podstata ekosystému lužního lesa by zanikla.

Pravdou je samozřejmě pravý opak. Koncepce vodního koridoru D-O-L vůbec nemusí omezit režim přirozených záplav lužních lesů a koloběh živin povodňovými kaly. Může naopak – ukáže-li se to jako potřebné – umožnit záplavu i v období, kdy by k ní při přirozeném průtoku nedošlo a jeho vliv na vlhkostní režim nivních půd může být výrazně pozitivní (bude-li žádoucí).

Lužní lesy kolem řeky, ochuzené o vodu, by pomalu usychaly vlivem nedostatku půdní vláhy a vykazovaly by příznaky stresu (zpomalení přírůstu, předčasná defoliace atd.). Některé typy lužního lesa by zanikly bezprostředně po odvedení průtoků z řek (vrbové olšiny)...

O žádné ochuzení – pokud jde o dostatek vody – se samozřejmě nejedná, nýbrž naopak o obohacení.

Nelze si v praxi představit, že při provozu plavby vodního kanálu bude podle aktuální potřeby stromů v lužním lese prováděno umělé zavodňování lesa např. v obdobích obecného deficitu vody, tj. v situaci kdy bude vody nedostatek i pro plavbu velkých lodí v kanále. Jen skutečně naivní optimista by mohl uvěřit, že lužní les by měl přednost před zabezpečením stabilní plavební hloubky 280 cm v kanále.

Trestuhodná neznalost fyzikálních zákonů, rozhodujících pro zajištění plavební hloubky v průplavu, jakož i neochota seznámit se se skutečnou funkcí koridoru není – bohužel – žalovatelná.

Těleso kanálu by mohlo působit v nivě jako hráz, která by vzdouvala povodňové průtoky v inundacích a způsobovala dlouhodobé zaplavení rozsáhlých oblastí v nivách stagnující vodou. To by zcela změnilo současné odtokové poměry v inundacích niv a výrazně by ovlivňovalo současné lužní lesy (např. lze předpokládat, že by v některých úsecích kolem tělesa kanálu při povodních vznikala rozsáhlá inundační jezera atd.).

Je vůbec možné pronášet takové soudy bez znalosti přesných dat o funkci a řešení vodního koridoru D-O-L?

Vlastní stavební práce povedou zcela nepochybně k eliminaci, či výrazné disturbanci, lokálních populací žížal. Několik tématicky příbuzných studií (žádná studie o dopadu výstavby vodních děl na žížalovité k dispozici není) dokázalo, že stavební práce spojené s převrstvováním půdy či odstraněním jejích svrchních vrstev vedou k eliminaci společenstev žížal a jejich obnova je velice dlouhá (rychlost kolonizace narušených substrátů činí i v případě, že dojde k jejich rekonstrukci či rekultivaci pouhých 1-5 m za rok).

To je samozřejmě pravda. Jenže se zapomíná, jak budou dotčeni žížalovité v případě variantních řešení, zasahujících do krajiny významněji. Navíc se v dané kapitole jednoznačně konstatuje, že:

Z uvedeného jednoznačně vyplývá, že výstavba D-O-L (a obecně všech vodních cest a zejména cest spojujících různá povodí) by měla velmi významný a v mnoha ohledech nevratný negativní vliv na faunu žížalovitých v rozsáhlých územích, včetně území evropského či světového významu. Vhodná je tak pouze varianta nulová, tzn. že by kanál D-O-L nebyl zrealizován.

A dále:

V případě drastického snížení hladiny podzemní vody by to mohlo mít fatální vliv na řadu druhů. Tyto všechny dopady by se negativně promítly do oživení svrchních vrstev půdního profilu, došlo by ke kvantitativnímu i kvalitativnímu ochuzení společenstev půdních bezobratlých. Navíc je nutné si uvědomit, že řada druhů stonožek a mnohonožek je dlouhověkých (stonožky až 5 let, mnohonožky až 11) a že tyto skupiny nemají příliš vysoký potenciál k šíření. Z těchto důvodů je zjevné, že obnova poškozených společenstev by byla velmi dlouhodobým procesem.

Zase: uvedené konstatování je jistě zajímavé až na to, že k žádnému drastickému snížení hladiny podzemní vody nedojde. Pak se jedná o zcela irelevantní úvahy (slušně řečeno).

Vzhledem ke známé hydrologické dynamice současných toků (např. řeky Odry), kdy vodní sloupec ve vlastním korytě v sušších obdobích roku dosahuje pouze cca 20 cm, dojde pravděpodobně úplnému vyschnutí původního koryta a k rozsáhlým změnám hydrologického režimu celé oblasti, čímž budou ohroženy lokality v širším územím a tím i populace mnoha druhů vážek v celém širším území aluvia.

Proč autor tohoto tvrzení neví nic o tom, že právě vodní koridor D-O-L bude naopak garantovat, aby k vyschnutí Odry (či jiných řek) nedošlo?

V obou variantách výstavby kanálu – říční i kanálové varianty - je nutná potřeba vody, aby byl kanál splavný. S tímto požadavkem souvisí výstavba nových nádrží (rybníků) popř. k využití stávajících nádrží (rybníků). Využití rybníků jako zdroje vody se odrazí v tom, že bude nutné zvětšit zásobní objem. Tyto činnosti, které jsou běžné při intenzivním rybníkářském hospodářství, vedou ke zničení nejcennějších částí rybníků – mělčiny s litorálními porosty vegetace a vytvoření kolmých břehů rybníků. Tato hospodářská „devastace“ vede k úplné destrukci taxocenóz vážek (např. v současnosti lze tento efekt pozorovat u rybníků u Jistebníka v Poodří, na rozdíl od rybníků u Polanky nad Odrou). Tímto se současný počet druhové pestrosti výrazně sníží.

Pozor! Tady už snad nestačí poukazovat na celou řadu nesmyslů, soustředěných do tohoto odstavce (od splavného kanálu, který potřebuje vodu, až po „kolmé břehy rybníků“), které by mohly být roztomilým tématem pro článek do humoristického časopisu. Jedná se totiž o projekt, který pan ministr Ambrozek nejen zadal, ale nechal i zaplatit!

Kanál protínající otevřenou krajinu bude mít podobné důsledky jako výstavba rychlostních komunikací, ovšem s daleko horšími důsledky. Koryto s vybetonovanými břehy a dnem a s masou hluboké a mnohde i rychle tekoucí vody.....

Bez komentáře. Atd. atd.

7. Závěry

K závěrům snad už není třeba mnoho připomínat, neboť vycházejí ze stejných chyb, jako jednotlivé kapitoly a jsou založeny na stejné neznalosti technického řešení a zejména funkcí záměru, ignorování vlivů variantních řešení a na těžko skrývané (nebo dokonce neskrývané) averzi proti němu, ať by již byl řešen v jakékoliv trase a jakýmkoliv myslitelným způsobem. Zdá se, že tato averze má spíše iracionální než racionální kořeny. Je třeba doufat, že v rámci dokumentu EIA nebo SEA se podaří najít lepší základu pro porozumění mezi protagonisty a odpůrci záměru a pro skutečně kritické vážení hlasů pro a proti.

Snad jen stojí za uvedení poslední citát, v závěrech obsažený:

Říční doprava je dnes, i ve výhledu, v hlubokém útlumu i v mnoha dalších zemích světa, klasicky v Anglii, kde byla navzdory těžkým přírodním podmínkám vybudována v 19. století jedna z nejlepších sítí vodních cest na světě. Dnes je vesměs opuštěná, nejinek je tomu ve Francii.

Skrytá a zavádějící desinformace takového závěru vyplývá ze skutečnosti, že anglická plavební síť byla vybudována převážně pro lodi o nosnosti 25 t, které byly na miniprůplavech taženy muly. Jeho autor sice vychází správně z toho, že taková plavba nemohla vydržet železniční konkurenci, avšak zamlčuje skutečnost, že současné soupravy ne skutečně moderních vodních cestách EU mají nosnost 3 000 až 15 000 t a vykazují náklady o 50 až 70 % nižší než železniční doprava (natož aby připustil, že vodní cesty podobného charakteru jako koridor D-O-L mají daleko širší funkce než pouze funkci dopravní). Proto klame. Kdyby stejně posuzoval i silniční dopravu, musel by konstatovat, že rozvoj železnice zlikvidoval dostavníky z doby páně Pickwicka, a na základě toho usuzovat, že silniční doprava již není konkurenčně schopná. Jak by si připadal za situace, kdy kamiony doslova decimují železniční nákladní dopravu? Nepřipustil by si, že je – řekněme – trochu směšný?