

Plánovaná vodní cesta DUNAJ-ODRA-LABE z pohledu ochrany přírody a životního prostředí

(Analýza situace z pozice ochrany přírody, krajiny a životního prostředí)

Ekologický institut
VERONICA

Ve spolupráci s občanským sdružením Unie pro řeku Moravu



a s podporou CBC Phare v rámci projektu
Ochrana a podpora funkce mokřadů v údolních nivách rakousko-českého příhraničí



Brno 2002

Obsah

1. Úvod
2. Historie plánování vodní cesty D-O-L
3. Uvažovaná koncepce budování D-O-L v mezinárodních souvislostech
4. Legislativní aspekty D-O-L ve vztahu k České republice
5. Uvažovaná trasa na území ČR v širších ekonomických vazbách
 - Trasa vodní cesty a technické aspekty
 - Dopravní význam kanálu
 - Do jaké míry je oprávněné tvrzení, že stavební opatření na vodní cestě D-O-L jsou již z významné části hotova?
 - Ochrana proti záplavám
6. Ovlivnění přírody, krajiny a životního prostředí výstavbou a provozem D-O-L
 - Ekologické problémy projektu vodní cesty D-O-L
 - Ekologické následné dopady stavby kanálu a vodní cesty
 - Zásobení vodní cesty potřebným množstvím vody pro její provoz
 - Ovlivnění jakosti vod
 - České úseky vodní cesty D-O-L
7. Postoj nevládních organizací a obcí při angažování v kauze D-O-L
 - Postoj veřejnosti a nevládních organizací v ČR a dotčených státech

1. Úvod

"Velké" projekty zřejmě žijí svým vlastním životem mimo čas a politické režimy. Přesvědčuje nás o tom i periodicky ožívovaná kauza plavební cesty Dunaj-Odra-Labe (DOL). Velké vzepjetí poslední generace budovatelů tohoto díla se konalo koncem osmdesátých let pod praporem slušovické Ekotrans Moravie, jedné z prvních a zároveň posledních akciových společností ustavených za bývalého režimu. Tehdy si vyhlédli úsek řeky Moravy z Ostravy do Lanžhota jako prioritní část pro splavnění. Realizaci se prosadit nepodařilo především z důvodů ekonomických - jednak nebyly peníze a také ekonomická efektivnost stavby byla velmi pochybná. Ekologická rizika tohoto zásahu do údolní nivy byla projektanty vodní cesty záměrně zkraslována nebo přímo bagatelizována, přestože odborníci z oborů biologie, ekologie, geografie a životního prostředí je již tehdy kvalifikovaně formulovali.

Ekologické aspekty projektu vodní cesty DOL byly dosud podrobněji analyzovány a diskutovány pouze na některých dílčích úsecích a ani tam do všech důsledků. Mezi první práce tohoto druhu a stále ještě ojedinělé patří hodnotící studie zpracované pracovníky bývalého Geografického ústavu ČSAV pro úsek vodní cesty Dunaj - Ostrava. Teprve v průběhu roku 1999, kdy kauza vodní cesty začala být aktuální také v Rakousku, byla z iniciativy rakouského regionálního centra WWF ve spolupráci s dalšími nevládními ekologickými organizacemi dotčených zemí zpracována studie, která si kladla za cíl podat komplexnější ekologický pohled na plánovanou vodní cestu DOL. Vytvořil se tak souhrnný přehled a vyhodnocení zásahů kanálu do současných chráněných a z hlediska potřeby ochrany dalších cenných přírodních území v Rakousku, na Slovensku, v Česku, Polsku a Německu. Doplněny jsou další interakce s životním prostředím v okolí vodní cesty; zároveň bylo provedeno shrnutí stavu projekčních záměrů a diskusních názorů v zemích, kterých se výstavba vodní cesty DOL týká a které budou tímto projektem zasaženy.

Jak do této záležitosti zasáhla sametová revoluce a liberální vláda? Akciová společnost Ekotrans-Moravia se ve vší tichosti přetransformovala do jiných struktur, "betonová lobby" z osmdesátých let pracovala stále dál, mladá krev pod vedením zkušených odborníků zasedla do projekčních ateliérů a výsledky se dostavily. Byly vytvořeny příslušné organizační struktury a vodní cesta Dunaj-Odra-Labe dostala u nás evidentně „zelenou“.

V březnu 1999 bylo také v rakouských médiích oznámeno, že nadešel čas vrátit se ke starým projektovým záměrům plavebního kanálu a že se zdá, že na přelomu tisíciletí jsme se dostali k obratu, kdy konečně bude dána konkrétní realizační podoba projektu rozšíření evropského systému vodních cest a to formou spojení vodní cestou mezi severem a jihem, tedy mezi Dunajem, Odrou a Labem. Ačkoliv se jedná o projekt, známý po staletí, který v blízkosti Vídně se již začal realizovat v 30. letech, existují dodnes závažné pochybnosti o jeho smyslu a proveditelnosti. Stejně jako dříve, také nyní má projekt četné odpůrce a příznivce.

Předkládaná analýza vychází z dosud zpracovaných dokumentů a pokouší se shrnout dosavadní poznatky související s tematikou ochrany přírody, krajiny a životního prostředí v trase vodní cesty DOL, chce poukázat na její závažnost a souvislosti s dalšími aspekty, zejména ekonomickými ve smyslu přiblížení představy o investičních prostředcích a jejich efektivnosti.

2. Historie plánování vodní cesty D-O-L

Napojení českého území do moří vodními cestami po Labi a Dunaji je záměrem s dlouhodobou minulostí. Již ve 14. století zamýšlel Karel IV. spojení Vltavy, Labe a Dunaje. Od té doby se objevila celá řada pokusů o toto lodní spojení.

Historie tohoto záměru sahá do konce 17. století, kdy tehdejší regent Leopold I. zadal svému správci na Moravě pokyn k posílení obchodu směrem do Orientu a k zahájení stavby vodní cesty Dunaj-Morava-Odra. Konec 17. století pak byl charakterizován četnými boji rakouské armády proti Turkům pronikajícím do střední Evropy. Tato vojska se mimo jiné podařilo zatlčit galérami plujícími po Dunaji. Při podepsání mírové smlouvy v roce 1699 a následně roku 1718 byly poprvé smluvně potvrzeny obchodní možnosti na Dunaji a bylo diskutováno o výstavbě vodní cesty mezi Dunajem a Odrou.

Roku 1786 se kanál stal součástí projektu zadaného císařem Josefem II., který spočíval ve spojení Vídně se všemi řekami a toky země pomocí komunikačních kanálů. Autor tohoto konceptu byl následně označen jako „hydrologický šarlatán“. Na Vídeňském kongresu roku 1815 byla tato myšlenka znovu diskutována, daleko závažněji však teprve od roku 1873 ve vídeňské poslanecké sněmovně. Jednalo se zde o alternativní trasu, která měla být konkurencí soukromé severní dráhy císaře Ferdinanda. Tentokrát se projekt kanálu vedeného souběžně s řekou Moravou neuskutečnil vinou dlouhé hospodářské recese a později nedostatku peněz. Nebyly však využity ani státní obligace, protože od roku 1872 do konce století se žádný z ministrů financí nechal nadchnout myšlenkou kanálu. Plány nebyly realizovány ani po roce 1901, kdy byla rakouským říšským zákonem o vodních cestách schválena stavba kanálu Dunaj-Odra včetně zřízení vodních cest směrem k Visle a ke Dněpru. Současně měla být v roce 1904 zahájena stavba vodního splavného kanálu mezi Dunajem a Vltavou až do Prahy.

Po první světové válce vypracovalo Československo projekt vodní cesty, Polsko a Německo však byly proti. V roce 1938 spravovalo projektové řešení Německo, tentokrát ovšem nesouhlasilo zase Československo.

V letech 1938-43 byl na východním okraji Vídně skutečně postaven první dílčí úsek kanálu Dunaj-Odra s celkovou délkou 9 km. V důsledku politického vývoje následujících desetiletí a rozmachu motorizované dopravy zboží především po silnici však tato myšlenka znovu ztratila na významu. Koncem 50. let požadovali sovětsí 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.

Od 70. let byl usnesením tehdejší československé vlády vymezen chráněný koridor pro trasu vodní cesty k její budoucí výstavbě a tím byla znovu uvedena v život myšlenka projektu na výstavbu kanálu Dunaj-Odra-Labe, která pak byla významným způsobem průběžně konkretizována až do roku 1990 firmou Ekotrans Moravia.

V Rakousku byla na základě státní smlouvy z roku 1988/89 zpracována studie podkladů. Evropská hospodářská komise nechala v roce 1981 vypracovat expertní studii o efektivitě a rentabilitě, která pak byla aktualizována v roce 1992. Idea kanálu byla tentokrát znovu převzata někdejší vídeňským vicestarostou Mayerem a Vídeňským přístavem.

Ustavením pracovního společenství Kanál Dunaj–Odra–Labe (ARGE DOEK) v roce 1992, jehož členy jsou Ekotrans Moravia, Vídeňský přístav a Vodohospodárska výstavba v Bratislavě, a založením mezinárodního Zájmového sdružení na podporu vodní cesty Dunaj–Odra–Labe v roce 1997 (zkráceně Sdružení Dunaj–Odra–Labe, se sídlem v Praze) se zformovali podstatní zastánci stavby kanálu. K nim se přidali Elektrorozvodná společnost, Donaukraft a v listopadu 1998 i město Vídeň. Se spolkovou zemí Dolní Rakousko probíhala v roce 1999 jednání. Sdružení DOL iniciuje objednávky studií, které směřují k řešení dílčích částí kanálu. Kromě toho sdružení pořádá veřejně osvětové akce, které mají podpořit a rozšířit myšlenku nutnosti realizace projektu.

3. Uvažovaná koncepce budování D–O–L v mezinárodních souvislostech

Pro určité zájmové skupiny je vodní cesta DOL důležitým a perspektivním projektem. Počítají s tím, že díky přeshraničnímu charakteru a při rozšiřování Evropské unie směrem na východ by mohla vodní cesta propojující Dunaj, Odru a Labe získat nové sympatie ve všech zúčastněných zemích a také u Evropské komise v Bruselu s přispěním jejího financování. Ve své funkci by byla jakousi symbolickou spojnicí mezi říčními povodími, průmyslovými středisky a dopravními směry.

Protože od tohoto projektu nelze očekávat pouze hospodářské výhody, ale také silný ekologický impakt v celé trase, v předprojektové fázi stále probíhají změny týkající se trasy kanálu, jeho realizačních kroků a jeho funkcí. Například trasa podél dolního toku řeky Moravy v Rakousku a na Slovensku byla několikrát měněna a její stanovení dosud není právně zakotveno. Stejně tak se zdá, že v Polsku je čistě dopravně technické využití považováno za druhořadé v porovnání s otázkami ochrany proti záplavám a v Rakousku je kladen jen malý důraz na rekreační cíle a hospodářské napojení na sousední oblasti.

Stavebně technické aspekty, souvislosti s ovlivněním krajiny a poměry efektivnosti nákladů k užitkům jsou iniciátory projektu zveřejňovány jen sporadicky, nebo jsou překrývány stále novými variantami vedení trasy, které vyžadují další časový prostor na jejich posouzení.

To, že se trasa kanálu přirozeně koncentruje na toky řek, představuje skutečně závažný problém. Zásahy do krajiny v okolí řek a do ekologicky cenných zbytků jejich nivních ekosystémů jsou sporné i z hlediska mezinárodního zájmu. Regulované toky, systémy umožňující vzduť a systémy plavebních komor mají již dnes degradační vliv v povodí Rýna, Dunaje a Odry, přičemž významné dopravně-hospodářské směry přepravy zboží využívají těchto vodních cest ne vždy v potřebné míře. Určitá výhoda ochrany životního prostředí - kterou má lodní doprava v porovnání s železniční - se však omezuje pouze na splavné velké řeky a je jen podmíněně platná, pokud se podíváme na celkové bilance v úplné trase vodních cest.

Megalomanské projekty, jakým kanál Dunaj–Odra–Labe nesporně je, u nichž doba výstavby trvá celá desetiletí, jsou navíc z hlediska společenského i reálně politického jen sotva uskutečnitelné a pro mnohé dnešní kritiky představují pouhé utopické záměry. Přesto však tato stará vize žije dál a pravidelně jsou přidělovány rozpočtové prostředky na její postupnou realizaci. Dokončené dílčí stavby a podobné k tomuto účelu směřované investice (např. v sedmdesátých letech provedená regulace Moravy od soutoku s Dyjí po Hodonín) napomohly k posílení celkového projektového záměru, ačkoli v době dokončení již mnohé nejsou technicky vyhovující ani použitelné.

Je jisté, že tato vodní cesta má evropskou dimenzi. Kanál je však důležitý pouze pro Česko a Rakousko, a proto se pravidelně stává tématem politických diskusí. Na Slovensku, v Polsku a zvláště v Německu představuje novostavba a rozšíření této vodní cesty politicky bezvýznamný prvek a není předmětem aktuálních projektů.

Odhady nákladů na realizaci kanálu DOL

Sdružení Dunaj–Odra–Labe provedlo v roce 1997 také vyhodnocení nákladů vycházející ze studie hospodářské komise OSN v Ženevě z roku 1981. Přitom byly vzaty v úvahu vyšší produkční náklady a pro porovnání byla vzata cenová úroveň pro stavbu silnic. Byl zveřejněn následující odhad v cenové úrovni roku 2001 (uvedené náklady jsou asi o 25 % vyšší než údaje vycházející z cenové úrovně roku 1997):

Úsek kanálu	Délka km	Počet komor	Náklady (mil. USD)	Náklady (mld. Kč)	Měrné náklady (mil. Kč/km)
<i>1a: Dunaj – Břeclav (přístav)</i>	80	2	800,0	25,60	320
<i>1b: Kozle (Kedzierynský pr.) – Ostrava (přístav)</i>	53	2	431,0	13,79	259
<i>2: Břeclav (přístav) – Přerov (přístav)</i>	112	6	772,8	24,73	221
<i>3: Přerov (přístav) - Ostrava (přístav)</i>	94	8	1445,5	46,26	493
<i>4: Přerov (uzlový bod) – Pardubice (Labe)</i>	160	14	3006,2	96,20	602
Celkem	499	32	6455,5	206,58	413

Pramen: Dopravní noviny č.32, Milan Žalud, 9. 8. 2001

Odhady cenových nákladů jsou velmi rozdílné podle různých zdrojů, aniž by přitom bylo jasné, zda a která doprovozná infrastruktura opatření (např. nutné zvednutí mostů a přístavní zařízení) byla do těchto úvah zapracována. Vzhledem k podstatně dlouhé době stavby (desetiletí) je třeba navíc počítat s vyššími náklady, poněvadž, jak již bylo zmíněno, projekt nelze realizovat najednou, nýbrž etapovitě. Také zpracované studie uvádějí u této vodní cesty mimořádně nepříznivý poměr náklady-užitek, protože očekávané dopravně politické efekty zřejmě nenastanou (jako například konkurence železnici a kanálu Rýn-Mohan-Dunaj). Vzhledem k vysokým investičním nárokům a v porovnání s jinými infrastrukturními projekty se kanál nejeví jako realistický.

Výsledkem tohoto zjištění je, že kanál představuje velmi drahou a dopravně-ekonomicky přinejmenším pochybnou, pokud ne zcela zbytečnou variantu.

4. Legislativní aspekty D–O–L ve vztahu k České republice

Pro plánování a realizaci vodní cesty DOL na území tehdejší ČSSR bylo v sedmdesátých letech schváleno vládní usnesení, podle kterého byl následně vymezen do územně plánovací dokumentace koridor - pruh území o určité šířce vedený v trase vodní cesty. Dokumentace byla nově koncipovaná právě začátkem sedmdesátých let. V období osmdesátých let se trasa v návrzích projektantů libovolně a nezávisle na čemkoli měnila, bez ohledu na chybějící legislativní stránku a další vazby.

V roce 1981 zvláštní skupina expertů Evropské hospodářské komise v Ženevě studovala ekonomickou efektivnost spojení DOL z pozice mezinárodního významu. Jejich studie měla údajně demonstrovat pozitivní efektivnost projektu a znamenat „otevření mezinárodního zájmu“ o toto vodní spojení. Z datování studie je zřejmé, že použité objemové parametry přepravy byly poplatné tehdejší situaci osmdesátých let.

V dubnu 1993 Evropská společenství publikovala dokument „Plán sítě evropských vnitrozemských vodních cest“ obsahující nové projekty, které jsou nezbytné pro zlepšení této sítě. V tomto plánu bylo rovněž zařazeno spojení DOL, ačkoli území, kterým tato trasa má procházet nebyla v té době součástí působnosti Evropských společenství.

Schválením zákona 114/95 Sb. o vnitrozemské plavbě začal údajně existovat takový právní podklad, podle něhož by předkládaným projekčním záměrům této gigantické investice měly být podřízeny jiné záměry a aktivity v údolní nivě. V současné době je v ČR pro přepravu využívána labsko-vltavská vodní cesta o celkové délce 303 km. Z hlediska využitelnosti dalších říčních úseků je pak směrodatný uváděný zákon 114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě, který byl připraven bez účasti a jakéhokoli zájmu státní ochrany přírody, prošel přípravným řízením a byl schválen parlamentem. V příloze č.2 tohoto zákona je obsažen seznam dopravně významných využitelných vodních cest a jsou v něm zahrnuty mimo zbytku Labe (po Opatovici) části toků Moravy, Bečvy, Odry, Ostravice, Berounky a Ohře. Není třeba připomínat, že tento ryze technokraticky koncipovaný zákon zcela ignoruje ekologické podmínky řek, údolní nivy a krajiny.

V návaznosti na náš zákon o vnitrozemské plavbě přichází další etapa mezinárodní aktivity. Kanálu DOL se dostalo významu v „Evropské dohodě hlavních vnitrozemských vodních cest mezinárodního významu (AGN)“ přijaté v Ženevě 16.ledna 1996, která vešla v platnost 23.června 1997. Byl to další úspěch projektantů a propagátorů kanálu DOL, kteří pronikli do vládních úřadů a vedli jednání na mezinárodní úrovni bez řádného mandátu a interního projednání podle správního pořádku. Nicméně na dodatečné legalizaci tohoto postupu se v roce 1996 intenzivně pracovalo.

Na sklonku roku 1996 přijala vláda ČR k rozvoji vodní dopravy závažné usnesení, které z důvodu jeho významu i lakonické stručnosti uvádíme v plném rozsahu (viz rámeček).

Usnesení vlády České republiky ze dne 11.prosince 1996 č.635
k financování programu podpory rozvoje vodní dopravy v České republice do roku 2005

Vláda

I. bere na vědomí informaci o účasti státního rozpočtu na financování programu podpory rozvoje vodní dopravy v České republice do roku 2005 obsaženou v části III předloženého materiálu a upřesněnou podle připomínek vlády;

II. ukládá

1. ministru dopravy a spojů

- a) zabezpečit zpřesnění věcné a časové realizace programu rozvoje vodní dopravy v České republice do roku 2000 a po roce 2000 až do roku 2005 včetně jeho zahrnutí do registru investic ministerstva financí,*
- b) zahájit jednání v souvislosti s programem rozvoje vodní dopravy s představiteli Polské republiky o společné přípravě splavnění Odry a s příslušnými představiteli Slovenské republiky a Rakouské republiky o společné přípravě splavnění dolního úseku Moravy a dále pokračovat v jednání s příslušnými představiteli Spolkové republiky Německo o koordinovaném zlepšení plavebních podmínek na Labi,*

2. místopředsedovi vlády a ministru financí zabezpečit účast státního rozpočtu na financování programu rozvoje vodní dopravy v rozsahu ukazatelů zapracovaných do registru investic ministerstva financí a upřesňovaných podle možností státního rozpočtu v jednotlivých letech a zabezpečit finanční prostředky pro úhradu nákladů spojených s provozem a údržbou dopravně významných vodních cest s možností jejich upřesnění při přípravě návrhu státního rozpočtu pro příslušný kalendářní rok,

3. ministru pro místní rozvoj ve spolupráci s ministrem dopravy a spojů zabezpečit ochranu území pro výhledové splavnění vodních toků Morava a Odra a trasy uvažovaného průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe v rámci směrných částí územních plánů velkých územních celků.

Provedou:

*místopředseda vlády a ministr financí,
ministři dopravy a spojů, pro místní rozvoj*

*Předseda vlády
prof.Ing.Václav Klaus, CSc., v.r.*

Jak je patrné z definované odpovědnosti za plnění tohoto vládního usnesení, Ministerstvo životního prostředí a státní ochrana přírody se ocitly mimo své kompetence související s vodou, krajinou a dalšími faktory životního prostředí ve spojení s lodní dopravou.

Územně plánovací orgány podle bodu 3 vládního usnesení mají za povinnost chránit území pro výstavbu vodní cesty DOL, avšak nedovedou odpovědět na to, které variantě by tato ochrana území měla podléhat. Zahrnují tedy do dokumentace trasy, které prošly „projednáním,“ nebo také všechny varianty přicházející v úvahu. Přenesení odpovědnosti o rozhodování problémů spojených s vodní cestou z centrálních orgánů na regionální resp. okresní úroveň zvyšuje na jedné straně bezradnost a na straně druhé umožňuje benevolenci a naprostou nezávaznost projektantům vodní cesty.

Stoupenci vybudování plavebního kanálu Dunaj-Odra-Labe svojí argumentací nebo jiným vlivem přesvědčili vládu ČR o ekonomické lukrativnosti tohoto projektu a tím k přijetí vládního usnesení v roce 1996. Musí nás velmi zajímat, jaké nové parametry rentability této stavby byly vládě předloženy, když ani za minulého režimu, kdy bylo možné kalkulovat s velkými přepravními objemy primárních surovin do ostravské aglomerace, varianta kanálu ekonomicky propadla ve srovnání s dopravou po železnici.

Nebo snad byly naší vládě předloženy argumenty o lodní dopravě jako nejlépe respektující životní prostředí ze všech druhů dopravy a jimi se vláda zaštitila při svém rozhodování ? Pak by byla celá záležitost jedno velké nedorozumění.

Bohužel je pod dokumentem podpis předsedy vlády financí a celá věc je míněna pohříchu vážně. Finanční prostředky přidělované na budování vodní cesty se ročně počítají ve stovkách milionů, k roku 2000 už v miliardách.

Na jakých argumentech bylo postaveno schválení tohoto vládního usnesení, to osvětluje k němu sestavená důvodová zpráva. Jsou zveřejněna některá fakta o vodní dopravě v nedávné minulosti, která nijak nepřesvědčují o jejím významu a lukrativnosti. V období 1989 - 1995 se uvádí podíl vodní dopravy na celkových výkonech přepravy (v tunách) necelé 1 %, na přepravních výkonech (v tkm) asi 3 % . Nejnižší hodnota byla dosažena v roce 1994, kdy byla zastavena přeprava uhlí po vodě do elektrárny Chvaletice a byla nahrazena železnicí z důvodu tarifní výhodnosti. Tím přišla vodní cesta asi o 75 % své přepravy. Zůstalo jí okolo 1 mil. tun ročně a úvahy o předpokladu zvýšení vnitrostátní přepravy končí u hodnoty 2,23 mil. tun ročně.

5. Uvažovaná trasa na území ČR v širších ekonomických vazbách

Vnitrozemská plavba je u nás údajně ekonomicky výhodná při přepravní vzdálenosti nad 60 km. Dnes se průměrná přepravní vzdálenost na labsko-vltavské cestě pohybuje okolo 50 km a to má být dobrým důvodem k prodloužení této vodní cesty do Pardubic a budování dalších úseků, aby vodní doprava mohla konkurovat železniční a silniční.

U naší zahraniční vodní přepravy se argumentuje tím, že je jednoznačně ekonomicky výhodná, a to i při kombinaci s železniční dopravou na našem území (uvádí se o 400 Kč za tunu výhodnější tarif oproti železniční dopravě z Děčína do námořních přístavů v západní Evropě). Při potenciálním objemu 4 mil. tun bude ekonomický přínos 920 mil. Kč a navíc 1,1 mil. Kč dostanou za přepravu čeští provozovatelé vodní dopravy. Aby však doprava dosáhla těchto objemů a efektů, k tomu bude třeba vodní cestu prodloužit, opravit a nově investovat. Kolik nás to bude stát, bude zmíněno dále.

V případě splavnění Odry byl údajně průzkumem odhadnut roční objem zahraniční přepravy na 2,2 mil. tun, u splavnění Moravy by to měla být poptávka (vyvozeno z přepravní situace roku 1994) po zahraniční přepravě v ročním objemu neuvěřitelných 10,3 mil. tun ročně!

Trasa vodní cesty a technické aspekty

Dosavadní známé údaje o plánovacích záměrech vodní cesty Dunaj–Odra–Labe jen ztěžují možnost přesného vyhodnocení jak budou trasy vypadat a kudy povedou. Pro vytvoření určité představy je nutné v přehledu představit dosud diskutované varianty a umožnit jejich porovnání.

Realizace celého projekčního záměru, to znamená vodní cesty DOL v plném rozsahu, je podle dnešní situace – a to platí i pro možnosti potenciálních provozovatelů vodní cesty – velmi nepravděpodobná. Proto je snahou předkládat projekt většinou v dílčích realizačních krocích, podle nejdůležitějších úseků v trase řeky Moravy a napojovaných částí na Labe a na Odru.

Varianty trasy Dunaj–Dolní Morava až k Hodonínu

Zvláště pro první etapu dunajské větve, v délce asi 100 km, týkající se prostoru Vídeň/Bratislava – Hodonín, existuje více variant trasy, které i v současných podkladech (z roku 1998) jsou uváděny prakticky se stejnou preferencí:

- Trasa z Vídně až po Angern. Délka: 35 km.
Od vídeňského přístavu (plavební komora Lobau až po dosažení úrovně kanálu 151 m n.m.: + 1,60 m až –3,60 m, podle stavu hladiny Dunaje), přes Moravské pole až k Moravě. V tomto případě by bylo třeba postavit 13 silničních mostů a 3 železniční mosty. Také 2 shybky pro toky Rußbach a Weidenbach.

➔ Trasa z Angernu přes Záhorie až do Kútů. Délka: 37 km (10 km + 27 km). Začíná 1 km dlouhým kanálovým mostem přes Moravu do Záhorské Vsi a jde slovenskou nivou

řeky Moravy (prostor Záhorie). Dalších 26 km vede Moravou do Hodonína, přes zdymadlo Tvrdonice (h = 5,50 m).

nebo

➔ Trasa z Angernu přes Břeclav až do Hodonína. Délka 66 km.

Probíhá souběžně s rakouskou Moravou, přes Rabensburg – Břeclav – tok Kyjovky, včetně 600 m tunelu u Stillfriedu a se zdymadly v Hohenau (4 m) a Mikulčicích (8,2 m).

nebo

➔ Trasa z Angernu do Hohenau (zaústění do Moravy). Délka: 29 km. Pak dalších 32 km po Moravě až do Hodonína. Zdymadlo Hohenau (4 m).

- Trasa z Bratislavy–Děvína až do Kútů. Délka 54 km. Od vtoku Moravy do Dunaje nad Děvínskou Novou Vsí, pak slovenskou částí nivy řeky Moravy, se zdymadly Zohor (6,80 m), Jakubov (6,80 m) až k ústí do Moravy; pak dalších 26 km po Moravě až do Hodonína.

Další nejasnost existuje především mezi dvěma alternativními trasami od Moravy k Labi při opuštění nivy řeky Moravy severně od Olomouce. První variantu představuje původní záměr vést trasu údolím Moravské Sázavy, ke kterému se vrací poslední předložené návrhy. Další varianta prosazovaná od sedmdesátých let až do nedávné doby počítala s propojením přes údolí Třebůvky.

Přehledný celkový obraz o důležitých technických údajích jednotlivých větví vodní cesty DOL, o jejich technických a doprovodných zařízeních uvádíme ve stručném přehledu (viz rámeček).

Části vodní cesty Dunaj–Odra–Labe

Dunajská větev

Zatím není jasné, jak bude vypadat průběh části od Dunaje až do Hodonína. Tato otázka musí být ještě vyjasněna a rozhodnuta jak rakouskou, tak také slovenskou stranou.

Druhá část by probíhala od Hodonína jako tok regulovaný zdymadly s celkovou délkou 80 km a se 6 zdymadlovými stupni o výšce 4,5 - 11,8 m.

Následně se kanál dělí u Přerova na dvě větve:

Větev Odry

První část Přerov– Ostrava s délkou 102 km, vrcholovou výškou 275 m n.m., 7 zdymadlovými stupni o výšce 5,3 - 25 m a kanálovým tunelem délky 1350 m.

Tato trasa vede severně od řeky Bečvy a na sever od železniční linie Přerov–Ostrava, směrem na Lipník–Hranice, podél úpatí Oderských vrchů. Na sever od Hranic–Nového Jičína prochází trasa Moravskou bránou a jde dále k horní Odře (CHKO Poodří).

Druhá část Ostrava– Glivický kanál u Kedzierzyn (Polsko), lodním spojením do Katowic: jako tok regulovaný zdymadly na řece Odře v délce 46 km, s 6 novými umělými zdržemi, jejichž místo a velikost nejsou přesně známy, vyjma prvních dvou zdymadel o výšce 2 a 13 m:

Přesné informace o dalším úseku v Polsku nejsou dosud k dispozici. Je pouze zřejmé, že současná Odra, která je pouze omezeně splavná, bude muset být dále upravena jednak novou výstavbou 15-20 zdymadel (mezi Wroclawí a ústím řeky Warthy) v celkové délce 520 km (mezi kilometry 740-220), aby se zajistila celoroční splavnost, jednak na řece, ale i na samotném kanálu DOL. Pokud by se tato úprava neuskutečnila, ztrácí větev Dunaj–Odra svůj smysl a účel.

Větev Labe

Varianta trasy vedená údolím Třebůvky (plánovaná od sedmdesátých let)

Část Přerov–Pardubice: délka 150 km, vrcholová výška: 395 m n.m. V tomto případě se jedná o technicky nejnáročnější úsek celého kanálového komplexu, poněvadž budou muset být postavena 3 obrovská lodní zvedací zařízení k překonání výšky až 100 m a 4 zdymadla se spádovou výškou 20-25 m.

Varianta trasy vedená údolím Moravské Sázavy (původní a nově obnovená)

Část Přerov–Pardubice: k dispozici jsou údaje o počtu a výšce zdymadel, tunelů, uváděný je záměr na vybudování tří vodních nádrží (zásobování vodou a součinnost s protipovodňovou ochranou):

Celkem se jedná o 11 zdymadlových stupňů výšky 18- 7,5 m, 3 tunely délky 450, 550 a 1725 m. Namísto vrcholového tunelu je variantně uveden návrh na zřízení dalších 4 zdymadel o výšce 20, resp. 25 m.

Nádrže mají být vybudovány v těchto lokalitách: Hoštejn na Brezně - výška 35 m, Krasíkov - výška 12-15 m, Drozdov - výška 90 m.

Část Pardubice–Hamburg

Až na pobřeží Severního moře by Labe kvůli současné omezené splavnosti muselo být upraveno jak na konci českého úseku (v délce 45 km, pomocí dvou zdymadlových stupňů), tak také v Německu (více než 20 zdymadlových stupňů na délce 630 km). Přesnější údaje o této variantě chybí, poněvadž především německé ministerstvo dopravy již před léty ustoupilo od realizačních plánů na základě provedené analýzy náklady-užitek.

Celý kanál

Vyplyvá z toho výstavba zcela nového kanálu DOL, v celkové délce 476 km: z Vídně do Polska v délce 326 km a dalších 150 km pro úsek Labe do Pardubic. Navíc by bylo třeba postavit chybějící severní část, tzn. úseky na středním toku Labe (45 km + 630 km) a Odry (520 km), což dává celkovou délku více než 1600 km na řekách Morava, Odra a Labe. O takové stavbě se však provozovatelé dosud nezmiňovali, ačkoliv právě toto je hlavním cílem realizace.

K parametrům vodní cesty DOL se uvádí, že plavební profil je navržen s hloubkou 4 m, pro ponor lodí 2,80 m a šířkou 55 m pro lodí třídy Vb. Větev Dunaj–Odra má však mít celoroční minimální hloubku pouze 2,5 m a regulované Labe v Německu se pohybuje hloubkově od 1,4 m do 2,8 m. Celoročně nelze tedy, už jen kvůli hloubce, využívat kanál stoprocentně. V zimě navíc bude docházet k možnému zalednění, jak je tomu i u dalších kanálů (např. Rýn–Mohan–Dunaj, v roce 1996 po dobu 66 dnů).

Plavební trasa se nehodí pro sprážení tažných lodí, což by znamenalo, že pro kanálové úseky by s nimi muselo být manipulováno nebo zboží překládáno. Taková „narušovaná doprava“ činí lodní dopravu nerentabilní v porovnání s dopravou po železnici nebo kamiony.

Dopravní význam kanálu

Jak již bylo uvedeno, v roce 1996 přijala česká vláda usnesení č. 635 o financování programu na podporu rozvoje vodní dopravy v Česku do roku 2005. Navíc mají být vedena jednání se sousedními státy. Pokud by byly do roku 2005 úspěšně uzavřeny všechny plánovací procesy a

jednání, mohlo by se začít s realizací, pro kterou by musely být schváleny další finanční prostředky. Záměry mimo uvažované prostředky by byly financovány ze soukromých zdrojů. O soukromých investorech není dosud nic známo.

Alternativními dopravními prostředky k lodní dopravě jsou železnice a silniční doprava. Srovnávací české studie o hospodárnosti dopravy různého zboží lodí, po železnici nebo po silnici byly zpracovány před rokem 1989 a z mnoha důvodů by bylo třeba je znovu zpracovat podle aktuálních dat pro trasu celé vodní cesty. Jisté je, že souběžně s kanálem Dunaj–Odra–Labe probíhají nejvýznamnější osy evropské vysokorychlostní železniční sítě:

→ hlavní osa Hamburg–Berlín–Praha–Vídeň/Bratislava–Budapešť–Bělehrad probíhá souběžně s křídlem Labe a Dunaje v rámci vodní cesty Dunaj–Odra–Labe a následně dále podél Dunaje;

→ Osa Barcelona–Lyon–Miláno–Vídeň–Varšava–St. Petersburg probíhá od Vídně souběžně s křídlem řeky Dunaje, dále pak podél větve Odry a k Visle.

Tato vysokorychlostní trasa je z velké části již dokončena v úseku Břeclav–Přerov–Olomouc–Praha.

Také dálniční síť, případně síť hlavních silnic, by měla být v brzké době vybudována v prostoru řek Morava–Odra.

Proto je hodně pochybné, zda lodní doprava bude moci v tomto prostoru úspěšně konkurovat, poněvadž pro samotnou výstavbu kanálu je potřeba investovat enormní prostředky. Kromě toho se v posledních letech významně změnil nejen charakter, ale i množství zboží k přepravě (koncem osmdesátých let to byl důraz na přepravu nerostných surovin a ocelářských výrobků).

Pro posouzení vztahů jednotlivých nositelů dopravy byla provedena analýza energetické náročnosti a emisí škodlivin. Výsledkem bylo, že loď spotřebuje cca 1,5 násobek energie na dopravu jednotky nákladu v porovnání s železnicí, nákladní automobil pak 8,7 násobek. Pokud k tomu připočítáme ještě energetické náklady na stavbu a udržování vodních cest (silnic, železničních tras, umělých jezer), pak loď potřebuje pro dopravu nákladové jednotky i nadále 1,5 násobně více energie než železnice na stejnou vzdálenost, nákladní automobil pak dokonce 9,2 násobně více.

Z dopravně-ekologického pohledu je tedy třeba si zapamatovat, že nákladní automobilová doprava dopadá podstatně hůře v porovnání s lodní dopravou, avšak železnice je přinejmenším stejně tak ekologicky příznivým dopravním prostředkem a přitom neohrožuje zbytky evropské říční krajiny, jak je tomu u lodní dopravy.

Do jaké míry je oprávněné tvrzení, že stavební opatření na vodní cestě DOL jsou již z významné části hotova?

Kromě Labe a Odry je již také Morava kanalizována ve střední části toku a má zvednutou hladinu několika jezy. Tím se doba výstavby zbývajících úseků může zdát poměrně krátká a je takto uváděna i propagátory vodní cesty. Vzniká tu ovšem otázka, zda stávající stupeň výstavby bude vůbec vyhovovat moderním nárokům na kanál. Zde dochází k rozporným výpočtům: Podle Sdružení DOL jsou některé úseky na Odře v oblasti Ostravy a zvláště jezové objekty mezi Hodonínem a Přerovem již „hotové nebo téměř hotové“.

Podle našich údajů bude však na českém úseku třeba přestavět 3-5 plavebních komor a ostatní musejí být postaveny zcela nově. Celkem je potřeba 25 nových plavebních komor. Je tedy naprosto evidentní, že stávající infrastrukturu bude sotva možno použít, spíše bude potřeba nově postavit celou kanálovou trasu.

Na české straně kanálu překračují v současnosti řeku Moravu a údolí Bečvy (přítok Odry) desítky železničních a prioritních silničních mostů. Ty by musely být začleněny do koncepce kanálu, tzn. v řadě případů zvýšeny nebo přestavěny. Jak se také projevilo na kanálu Rýn–Mohan–Dunaj, mohou se podjezdy příliš nízkých mostů silně negativně projevit na ložné výšce lodí a tedy na výkonnosti celé vodní cesty.

Ochrana proti záplavám

Z pohledu **ochrany proti záplavám** lze jen pochybovat, zda kanál obecně může přispět ke zlepšení současné nedobré situace (viz záplavy v létě 1997) v Česku. Zřízením trasy kanálu (s konstantní vodní náplní) se sotva zvětší stávající retenční objem toku, současných a stávajících starých niv, nýbrž naopak dojde k jeho redukci. Bez ohledu na bezprostřední ztrátu plochy by mohlo dojít ke ztížení přítoku do určitých retenčních ploch, nebo dokonce k jeho přerušení. Kromě toho kanál vytváří novou bariéru, která by mohla způsobit nahromadění z vnějšku přítékající vody a alespoň silně omezit komunikaci mezi přítékající a odtékající záplavovou vodou mezi řekou a nivou. Tedy po proudu vody v kanále (např. v rakousko-slovenských nivách řeky Moravy, na dolní Odře) by mohlo dojít ke zhoršení (rychlejší, četnější a vyšší odtoková špičková množství) záplavové situace. Takový je každopádně názor vlády spolkové země Braniborsko a také názor Povodí Moravy. Bude nutné získat vysvětlení provozovatelů kanálu k místům, ve kterých kanál může vykonávat aktivní nebo lepší ochranu proti povodním.

Je třeba připomenout, že k tomuto „osvícení“ projektantů vodní cesty došlo po povodňových událostech roku 1997 v tom smyslu, že by průplavní spojení mohlo výhodně posloužit ochranně proti povodním. Stalo se tak již v srpnu 1997, kdy je datována vstupní studie a. s. Vodní cesty Praha s názvem Souběh protipovodňových plavebních úprav v povodí Moravy a Odry, jejíž obsah je v souboru navržených opatření v zásadě identický s další zpracovanou studií pod gescí Sdružení DOL **Koordinace protipovodňových opatření v povodí řeky Moravy s vodní cestou Dunaj–Odra–Labe, Sdružení Dunaj–Odra–Labe/Verein Donau–Oder–Elbe**, Praha, duben 1998 (15 stran textu, 12 obrázků, 16 příloh situačních map a profilů).

Pokud se týká „vylepšení vodní cesty k protipovodňové ochraně“, je třeba ji vnímat ještě v kontrastnější poloze vlivu na ochranu přírody a krajiny než původní návrh vodní cesty. Má totiž ambice řešit ještě „něco navíc“ oproti původnímu pouze plavebnímu záměru - chce se

dalšími technickými prostředky účastnit na protipovodňové ochraně. Proti této „filantropické“ verzi vodní cesty však může existovat i další výklad: vodní cesta potřebuje rovněž ochranu proti povodním (nemůže být přece při těchto situacích „vyplavena nebo přeplavena“). A proč při řešení problému vodní cesty nenabídnout řešení i pro „ostatní“, kteří budou muset vše zaplatit? Tento postup je poměrně známý a v normálních poměrech se označuje jako „nabalování parazitních investic“ na základní problém, který v tomto případě vyvstal v důsledku povodňové katastrofy na Moravě a Odře.

Autorům tohoto „vylepšení“ poněkud ušlo, že směr protipovodňových opatření v zásadě musí sledovat ochranu proti konkrétním škodám na majetku a jak se ukázalo při povodních let 1997 a 1998 také na lidských životech. Náklady na tato opatření musí být v přímém vztahu k možným způsobeným škodám. Ochrana proti povodním tedy nepředstavuje paušální záležitost chránit všechno a všude proti rozlivům mimo koryto řeky, ale naopak. Ochrana je vždy cíleně směřována na zabránění konkrétním škodám v určitém místě.

K aktivitám vázaným na údolní nivu je třeba připomenout, že podle příslušného článku zákona 114/92 Sb. o ochraně přírody a krajiny jsou údolní nivy řek kvalifikovány jako významné krajinné prvky a tuto skutečnost je nutné respektovat zejména při investičních záměrech, kdy se nesmí snížit ekologická stabilita nivy a nesmí být narušeny migrační vazby v jejím ekosystému. V případě vodní cesty D–O–L jsou téměř všechny investice (až na zdviže k překonání napojení na oderskou a labskou větev) směřovány do údolní nivy Moravy a Bečvy, resp. Moravské Sázavy, aniž by byla vnímána závažnost zásahů z hlediska negativního ovlivnění tohoto legislativního objektu ochrany. Dále podle ustanovení téhož zákona jsou všechny významné řeky, tedy i Morava, Odra, Bečva, atd., nadregionálními nebo regionálními koridory či biocentry v systému ekologické stability krajiny. V údolní nivě Moravy a Bečvy jsou vyhlášena velkoplošná nebo maloplošná chráněná území a celý soubor je jich připraven k dalšímu vyhlášení.

6. Ovlivnění přírody, krajiny a životního prostředí výstavbou a provozem D–O–L

Ekologické problémy projektu vodní cesty DOL

Pokud je nám známo, návrhy vodní cesty DOL nebyly nikdy podrobeny komplexnímu hodnocení vlivů díla na jednotlivé složky a celý komplex životního prostředí, tedy ani na přírodu a krajinu (hodnocení Geografickým ústavem ČSAV z konce osmdesátých let bylo pouze iniciačním krokem, který nejen že nebyl dále rozvíjen, ale naopak záměrně ignorován konceptory vodní cesty). Pokud takové hodnocení neexistuje (biologické hodnocení podle zákona 114/92 Sb., hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 244/92 Sb.), odborná diskuse mezi tvůrci technických řešení a ekologickými oponenty postrádá rovnoprávnou informační platformu.

Následné ekologické dopady stavby kanálu a vodní cesty

Stavba každé vodní cesty, a také kanálu Dunaj–Odra–Labe, bývá zpočátku řešena z hlediska dopravně a provozně ekonomického. V argumentech pro rakouský úsek Moravským polem je vyzdvihován rekreační užitek pro člověka, avšak zasažené životní prostředí a změněné podmínky ekologie řeky mají pro „lobby lodní dopravy“ pouze podřadný význam. Ekologické dopady lodní dopravy jsou omezeny čistě na dopravní provoz, který je hodnocen jako ekologicky příznivý. Naproti tomu zásahy do krajinného ekosystému - regulace, umělá jezera, opatření na zachování krajiny, jakož i ekologické důsledky těchto zásahů - se v analýze nákladů užitek téměř neobjevují, ačkoliv jsou ekonomicky velmi významné. Proto je třeba krátce shrnout obecné poznatky o vnitrozemské lodní dopravě:

- **Přímé dopady lodní dopravy** (mechanické, fyzikální a chemické škody):
 - Zvíření sedimentů na dně kanálu a na břehu v důsledku lodního provozu (např. jemné sedimenty poškozují rybí potěr a prvky pro filtraci planktonu) způsobuje větší zakalení vody, a tím poškozují mořské řasy, vodní rostliny, rybí společenství a vyvolává také rychlejší spotřebu kyslíku (horší odbourávání látek);
 - Přemísťování vodních organismů (např. přemísťování rostlin a zvířat přilnavých k lodi způsobuje průnik cizích organismů a změnu typických biocenóz);
 - Vlnobití způsobuje velké mechanické škody působením efektu násilného přítoku-odtoku (podle velikosti lodí, rychlosti, nákladu, vodní cesty, směru jízdy) na dně břehu kanálu, na kořenech rostlin a zde žijících organismech (mladé ryby, zoobentos);
 - Lodní šrouby a motory vytvářejí hluk (sportovní čluny!);
 - Rotace lodních šroubů může zvláště v kanálech provzdušnit vodní objem a redukovat vytváření hnilobného kalu;
 - Chemická poškození: paliva a mazací nebo jiné prostředky mají akutní a chronickou toxicitu (olejové skvrny ucpávají dýchací orgány vodních rostlin, drobných zvířat a ryb; herbicidy pro potlačování bujného vodního porostu představují otravu pro celý vodní systém; těžké kovy v sedimentech jsou vířením vynášeny na povrch a dostávají se do potravinného řetězce); spaliny motorů umístěných mimo palubu způsobují průnik částic starého oleje a sazí do vody.
- **Nepřímé dopady lodní dopravy** (stavba a udržování vodních cest):

→ Ztráta vodních biotopů v důsledku napřímení toku: to znamená zkrácení a zničení přirozených okrajů vodního toku a vodních ploch jako biologicky aktivních zón pro samočisticí procesy a míst pro rozvoj vzácných obcenství (písečné a šterkovité pláže); následkem jsou změněná spektra živočišných druhů;

→ Ztráta niv v důsledku oddělení od hlavního toku: zábrana výměny vody (dodávka živin, odstraňování kyslíku), stěhování organismů za účelem hledání potravy a kvůli reprodukci: pouze malá část rybí fauny může existovat bez nivy (viz Morava – Jurajda 1995);

→ Přerušování kontinuity toku zdymadly a hrázemi zabraňuje genetické výměně, pohybu stěhovavých ryb a drobných zvířat, drift řas, rostlin a zvířat a také variabilitu v proudění vodních toků (rychlejší sedimentace, utěsnění podloží, snížené hodnoty kyslíku, snížená samočisticí schopnost);

→ **Kanály vodních cest** způsobují propojení různých vodstev a napomáhají promíchávání cizí fauny a flóry (imigrace agresivních druhů, potlačení lokálních specialit, zkreslení druhového spektra);

→ **Stavební příprava** pro realizaci a údržbu kanálů a vodních cest, včetně mostů, přístavních zařízení atd. způsobuje přídatné, dlouhodobé škody na okolním prostředí (např. přístupové cesty, úložiště materiálu);

→ **Bagrování** představuje dlouholeté poškození akvatických a dalších organismů, které žijí na dně vodních zdrojů (přímé škody, turbidita, nové sedimentace).

Poněkud podrobněji se zastavme u dvou problémů - zásobení kanálu vodou a ovlivněním jakosti vody.

Zásobení vodní cesty potřebným množstvím vody pro její provoz

Na otázku odkud bude voda do kanálu přivedena nám projektanti odpověděli, že bude čerpána z Dunaje nahoru podél kanálu. Chemické složení vod Dunaje (vápenec, poměrně vysoké pH) a Moravy (křemičitany) je velmi rozdílné. Smícháním by došlo jednak k podstatné změně jakosti vody a také biocenóz (mimo jiné také výměnou organismů).

K tomuto účelu je nadto plánována přehrada u Teplic na Bečvě (v napojení na Odru) a nádrže Drozdov a Hoštejn na Březné (v napojení na Labe). Bližší údaje však v současnosti nejsou k dispozici, poněvadž tento aspekt se nachází ještě ve stadiu záměrů a úvah, které nejsou podloženy reálnými bilancemi ani mezinárodními dohodami.

V úsecích horního toku řeky Moravy, Odry a Labe jsou disponibilní množství vody přirozeně značně omezena. Voda by musela být stažena z okolních přítoků, což by především ve srážkově deficitní době léta a podzimu rovněž představovalo závažné zásahy do přirozeného hydrologického režimu podhorských regionů. Při intenzivním provozu vodní cesty by došlo k podstatnému zvýšení spotřeby vody, zvláště u plavebních komor, a to by pak mohlo vést k obavám o její nedostatek, neboť městské aglomerace (Ostrava 330 000 obyvatel, Olomouc 105 000 obyvatel, Pardubice 100 000 obyvatel) a průmyslové provozy patří k jejím velkým spotřebitelům.

Ovlivnění jakosti vod

Vodní cesta sama o sobě nemá ve výčtu svých funkcí přispívat ke zlepšení kvality vod. Ať již jako kanál vedený podél řeky, ať již jako trasa vedená v samotném řečišti, bude mít vodní

cesta Dunaj–Odra–Labe kvůli své relativně vysoké poloze a relativnímu nedostatku vody pouze velmi malé proudění. Kromě toho má být v kanále konstantní hladina vody, která má jen minimálně komunikovat se spodní vodou. Tím je značně omezena biologická samočisticí kapacita.

Řeka Morava je známa špatnou jakostí vod, což souvisí s vysokou hustotou osídlení a neuspokojivým technickým stavem bodových (sídliště a průmyslová zařízení) a různých dalších zdrojů znečištění v tomto regionu (i moderní čistírny odpadních vod představují zátěž pro menší řeky). Řeky jako Odra (slezský průmyslový revír) nebo Labe (například regiony Praha a Drážďany) nebudou v tomto směru na tom lépe.

Na druhé straně lodní provoz nebude pouze přepravou ekologicky neškodných druhů zboží, jak to známe z jiných vodních cest. Nepříliš často, ale v pravidelných intervalech, dochází u lodní dopravy ke znečištění (odčerpávání oleje ze dna lodi a čisticí vody) a haváriím. Již samotná doprava solí, hnojiv a obilí může způsobit při nehodě obrovské znečištění životního prostředí. Zvláště problematická je však doprava nebezpečných nákladů (odpady, minerální oleje atd.).

Ačkoliv se kanál nebo koryto střední řeky, jímž má vést vodní cesta, dají v porovnání s velkou řekou (Rýn, Dunaj) relativně snadno kontrolovat, ani při nákladných opatřeních na včasnou výstrahu a ochranu pro případ ekologických havárií nelze vyloučit škody na toku nebo kanálu a jeho okolním prostředí (spodní vody a půda). Čím intenzivnější je provoz na určitém úseku vodní cesty, tím větší jsou rizika a ekologické škody a zároveň je obtížnější prokázat používání ilegálních praktik. Na Rýnu došlo mezi lety 1994 - 1998 k mnoha významným znečištěním (např. v roce 1993 bylo zaregistrováno 25 nehod s 9 znečištěními vody loděmi).

Další problém pro vodstvo by mohly představovat proplachy retenčních nádrží, které se musí budovat v určitých odstupech na kanále proto, aby zabránily pomalému zanášení sedimentacemi prostorů za jezy. Tyto koncentrované kaly jsou většinou vypláchnuty záplavovou vlnou a usazují se ve zvýšené míře podél toku v nezkanalizovaných úsecích, kde způsobují rychlé zanášení, tedy ztrátu níže položených dynamických naplavenin s jejich specifickým inventářem rostlinných a živočišných druhů. Uvedené otázky by se týkaly především slovensko-rakouských údolních niv Moravy.

Tím by se také vodní cesta Dunaj–Odra–Labe stala dalším zdrojem zatížení škodlivými látkami pro regiony, kterými by protékala, tedy pro území podél Dunaje, Moravy, Odry a Labe.

České úseky vodní cesty DOL

Vodní cesta Dunaj–Odra–Labe bude na celé své trase procházet více či méně ekologicky významnými územími. Na jedné straně patří území údolních niv ve střední Evropě k nejvíce poškozeným a ohroženým ekosystémům vůbec, na druhé straně jsou v nich zachovány poslední zbytky cenných lužních ekosystémů. Podobná analýza pro tento prostor v celé trase vodní cesty dosud není k dispozici. Předkládáme následující údaje jako první nástin specifikace ekologických problémů přírodně cenných území, které budou projektem kanálu dotčeny. Komentovány budou cenné úseky v české republice, v přehledu pak údaje pro celou trasu kanálu DOL.

Česká republika je již řadu let hlavním iniciátorem projektu této vodní cesty, avšak žádná vláda nevydala dosud politické rozhodnutí o projektu kanálu. Oficiálně byl zveřejněn pouze zájem na stavbě kanálu, přičemž Ministerstvo životního prostředí vyslovilo odmítavé stanovisko jak ke výstavbě kanálu DOL, tak ke stavbě zdymadel a regulaci řeky Labe směrem k německé hranici.

Z ekologického hlediska představuje kanál podél řeky Moravy, Odry a Labe vysoké ohrožení. Podle územního systému ekologické stability (ÚSES), který je závazný při plánování a který má své pevné právní postavení, leží celá trasa vodní cesty v prostoru kategorie „nadregionálního biokoridoru“, příp. na evropské úrovni v kategorii „biokoridor evropského významu“.

Dále je ohrožena řada velkoplošných a maloplošných chráněných oblastí, které mají vysoký ekologický význam a oblastí, které jsou přímo či nepřímo ohroženy stavbou kanálu.

Z hlediska mezinárodního významu jsou to tři **ramsarské lokality** na české části kanálu (dvě z nich jsou na národní úrovni CHKO), které budou s vysokou pravděpodobností zařazeny do evropské sítě Natura 2000:

Mokřady dolního Podyjí – dílčí část Soutok: 5 000 ha
CHKO Litovelské Pomoraví (9 600 ha), ramsarská plocha 5 122 ha
CHKO Poodří (8 200 ha), ramsarská plocha 1 500 ha

Variantou trasy kanálu přes Břeclav by bylo zasaženo území **ramsarské lokality Mokřady dolního Podyjí**, plánované zároveň k rozšíření CHKO Pálava, případně biosférické rezervace Pálava–Podyjí. Zde se jedná dolní tok řeky Dyje u Břeclavi a o zaústění do řeky Moravy, stejně jako toku Kyjovky. Trasa kanálu by u Břeclavi příčně přešla přes Dyji a pak by vedla směrem na východ do údolí Kyjovky - velkého lužního lesa poldru Tvrdonice, přes který by byl veden kanál.

Tím by vznikla bariéra ve směru podél Dyje a ramsarská lokalita by byla přímo zasažena na délce cca 2 km v lužním lese, nepřímo pak změněným režimem spodních vod a hladiny řeky Dyje. Zvláště nepříznivý je zásah do „nadregionálního biocentra Soutok“, v němž se nachází řada vysoce cenných pralesních útvarů z tvrdých dřevin. Je to jeden z nejcennějších a nejlépe zachovalých lužních lesních a nivních regionů.

Již nějakou dobu probíhají renaturalizační opatření na zlepšení inundačního a odtokového systému. Patří sem investice Světové banky, programu GEF k ochraně biodiverzity (1992-98) a také ekologické programy v dunajské oblasti v rámci Phare (1997-99), jejichž úkolem je zlepšit narušený odtokový režim Dyje a znovu spojit její stará ramena nad Břeclaví a v prostoru „Soutok“ se současným řečištěm. Dalším úkolem je obnovení rybních cest do bočních vod a lužních niv. V prostorách proti toku Dunaje, přes Dolní Moravu a Dyji až k nádrži Nové Mlýny existuje dosud průtočné kontinuum, které je dnes přerušeno pouze jezem v Břeclavi a již brzy má vytvořit podmínky pro migraci ryb. Zřízením jezu Pohansko by se tato revitalizační opatření stala bezcenná. K druhům ohroženým stavbou kanálu patří čáp bílý a černý, orel mořský, husa velká a velmi cenné druhy ryb (35 druhů).

Kanálovou odbočkou směrem k Labi by byla částečně zasažena **Chráněná krajinná oblast Litovelské Pomoraví** (9 600 ha). Trasa kanálu má být podle původní a v poslední době uváděné varianty na východní a severní straně vedena kolem této oblasti s napojením labské větve přes Moravskou Sázavu. Existuje ovšem ještě jedna donedávna prosazovaná varianta - svedení trasy na severu ze Střelice na Moravičany, napříč CHKO přes zónu I a II a dále ve-

dení labské větve údolím Třebůvky. Popsaná varianta by však byla ekologicky nanejvýš problematická. V oblasti je 56 % území zalesněno, periodicky zaplavovaná niva má délku 27 km a šířku 3-8 km. Řeka Morava zde meandruje, přirozeně vytvořila i vnitrozemskou deltu. K biotopům patří aluviální společenství (jilmy, jasany, olše a topoly), bohatá společenství jezerních rostlin (upolín, kosatec) a mokřadů s rákosinami. Oblast je rovněž bohatá na hnízdící ptactvo, zvláště vodní ptáky.

Nivní mokřady jsou důležitým místem pro rozmnožování želv, žab a mloků. Ke speciální fauně patří raci, vydry a bobři, kteří se zde znovu usadili. Typické pro rozvinutý lužní les jsou následující druhy hnízdících ptáků: čáp bílý, čáp černý, chřástal vodní, bukáček malý, moudívláček lužní, ledňáček říční, břehule říční, žluna hajní, rybák obecný a další.

Největší česká chráněná krajinná oblast zasažená kanálem je **CHKO Poodří** zahrnující údolní nivu podél řeky Odry. Jedná se o plochu velikosti cca 82 000 ha, která leží na styku okresů Frýdek-Místek, Nový Jičín a Ostrava. Tok řeky zde z převážné části dosud není dotčen vodohospodářskými úpravami a má výrazné meandry s fungující dynamikou. Šířka nivy kolísá mezi 1,5 a 3 km, mokřady pokrývají cca 70 % plochy, lesy 9 %.

Rostliny jsou zastoupeny zčásti vzácnými druhy (např. lekníny) a cennými skupinami vegetace. Oblast leží na důležité tažné cestě ptáků - různých druhů kachen, čejek a volavek. Z hnízdících ptáků se zde vyskytují hohol, potápka, bukač, břehouš, vodouš a další. Zvláštností mezi savci je vydra evropská.

Český úsek Labe (délka 370 km) je již dnes splavněn v délce toku asi 300 km s celkem 31 zdymadlovými stupni. Pouze v prostoru nad Pardubicemi je tok Labe na 18 km v přirozené podobě. Pod Pardubicemi na úseku cca 200 km až do Střekova je Labe opatřeno zdymadly a tedy ekologicky zcela ochuzeno. Na posledním 45 km dlouhém úseku až k německé hranici není dosud žádné zdymadlo a voda teče volně až do Hamburgu. Zlepšení plavebních parametrů na českém území má být dosaženo vybudováním dvou zdrží - jedná se o Prostřední Žleb na sever od Děčína a Malé Březno pod Střekovem.

České plány stojí proti ochraně životního prostředí, neboť se jedná o poslední velký, zdymadly nenarušený úsek země se zbytky říčního povodí (lužní lesy, intaktní břehy). Proto byla oblast prohlášena za nadregionální biokoridor a refugium pro různé ohrožené druhy (mimo jiné vydry, bobry, ptáky, říční ryby), které jsou vázány na lužní podmínky (např. velké kolísání vodní hladiny, otevřené šterkové a písčité pláže). Před dvěma lety zde byl poprvé zaznamenán losos. Labe je v tomto úseku součástí 107 000 ha velké CHKO České středohoří a 32 400 ha velké CHKO Labské pískovce, resp. národní park České Švýcarsko.

Kromě zmíněných nejdůležitějších velkoplošných chráněných území je zde celá řada chráněných území maloplošných, která by byla výstavbou kanálu nepříznivě ovlivněna nebo zcela zničena.

Při mapování dle kritérií soustavy Natura 2000 byla cenným územím a biotopům věnována zvýšená pozornost, jak ukazuje příložená situační mapa průběhu mapování. Od konečného výsledku mapování se dají očekávat kvalifikované informace, které budou sloužit orgánům MŽP při posuzování tohoto megalomanského projektu.

Celkový přehled zasažených území po celé trase kanálu DOL obsahuje studie iniciovaná regionální kanceláří WWF Rakousko, na které spolupracovaly nevládní organizace z Česka, Pol-

ska, Slovenska, Německa a Rakouska (studie vyšla v němčině pod názvem **Donau–Oder–Elbe: Living Rivers oder Kanal. Aktuelle Analyse aus Naturschutzsicht.** Zinke Environment Consulting, WWF, Wien 1999).

Celkově specifikuje přímý a nepřímý zásah do cca 400 000 ha plochy v 61 chráněných územích, tzn. do dvou národních parků, čtyř chráněných krajinných parků, jedné oblasti Natura 2000, šesti ramsarských lokalit, dvou biosférických rezervací a čtyřiceti šesti dalších přírodně cenných oblastí (přírodní parky, přírodní památky a plánované chráněné plochy).

Podrobnější členění ovlivnění cenných území v jednotlivých zemích v konfrontaci s plánovanou infrastrukturou kanálu jsou uvedeny v rámečku (přehled je třeba považovat za orientační; od roku 1999 se kategorie některých území změnily).

Výstavba kanálu DOL a interakce s přírodně cennými územími				
Země	Trasa/varianta	Počet zdymadel nutných přestavět nebo nově vystavět, apod.	Počet zasažených chráně- ných krajinných oblastí	Plocha všech zasa- žených krajinných oblastí
Česká re- publika	Kúty-Hodonín: 26 km, nebo Břeclav-Hodonín: 25 km	1 3	1 oblast Ramsar/ 4 CHKO 1 oblast Ramsar/4 CHKO	5000 ha 5000 ha
	Hodonín – Přerov: 80 km	7	4 CHKO, 5 přírodních rezervací (plánováno: 1 CHKO, 2 přír. rezervace, 3 přír. parky)	3 407 ha
	Přerov- Pardubice: 150 km	5 (6) + 1 most + 3 zvedací zařízení, 1 tunel	1 CHKO/Ramsar 1 CHKO	9 910 ha
	Přerov- Ostrava: 102 km	8 1 tunel	1 CHKO/Ramsar 4 CHKO, 1 přír. pam.	8 409 ha
	Labe: 45 km	2	2 CHKO (z čehož 1 plán. národní park)	300 ha
	Mezisoučet		23 až 24 zdymadel + 3 zvedací zařízení 1 most 2 tunely	3 Ramsar 15 CHKO 5 přírodních památek (5 plánovaných ch. oblastí)
Rakousko	Vídeň – Angern 35 km	1 + lodní most	1 národní park/biosf. 1 Natura 2000/2 CHKO	2 700 ha 3 734 ha
	Angern -> česká hranice 41 km	1 (příp. 1 tunel)	12 Ramsar -/Natura 2000 - včetně 2 CHKO	13 009 ha
Mezisoučet		1 + most, příp. 2 (příp. 1 tunel)	1 národní park 1 oblast Ramsar 1 oblast Natura 2000	19 443 ha
Slovensko	Bratislava-Kúty: 54 km nebo Záhorská Ves-Kúty: 37 km	3 1+ most	1 oblast Ramsar/CHKO 1 oblast Ramsar/CHKO	5100 ha 5100 ha
	Mezisoučet		1 až 3 zdymadla	1 oblast Ramsar/CHKO
Polsko	Odra: 46 km 360 km	asi 6 do Kdzierzynu cca 10 po Breslau	5 oblastí lužních lesů 1 Ramsar 4 krajinné chráněné parky	33 600 ha
	Mezisoučet		cca 16 zdymadel	4 krajinné chráněné parky 1 Ramsar 5 chráněných oblastí
Německo	Labe (630 km toku)	22 - 26	1 biosférická rezervace 1 biosférická rezervace 6 CHKO, 9 chr. kr. parky	1 600 ha 280 000 ha 23 269 ha
	Odra (160 km toku)	cca 10	1 národní park	10 000 ha
Mezisoučet		cca 30 zdymadel	1 národní park 1 biosférická rezervace	314 869 ha

<p><i>Bilance stavby kanálu a zásahů do stávajících a plánovaných chráněných oblastí</i></p>	<p>73 - 78 zdymadel + 2 - 3 lodní zvedací zařízení + 1 - 2 lodní mosty + 2 - 3 tunely</p>	<p><u>61 chráněných území:</u> 2 Národní parky 2 chráněné krajinné parky 1 oblast Natura 2000 7 oblastí Ramsar 1 biosférická rezervace 31 dalších chráněných oblastí</p>	<p>400 038 ha krajiny zasažené přímo či nepřímo stavbou kanálu Dunaj-Odra-Labe</p>
--	---	--	--

7. Postoj nevládních organizací a obcí v kauze D–O–L

Postoj veřejnosti a nevládních organizací v ČR a dotčených státech

O nesmyslnosti a velkém ekologickém i ekonomickém hazardu je kriticky myslící odborná veřejnost přesvědčena od znovuobjevení myšlenky vodní cesty v sedmdesátých letech. Z diskusí, které proběhly koncem osmdesátých let, vzešla znovu řada přesvědčivých důkazů, že tomu tak opravdu je. Veřejnost je však vyburcována k silné angažovanosti teprve tehdy, až pocítí přímé ohrožení svého životního prostředí.

V zásadě také pod tímto tlakem byla založena Unie pro řeku Moravu jako občanské sdružení se sídlem v Brně, působící v povodí řeky Moravy. Znovu oživené aktivity kolem vodní cesty DOL se objevily ve spojení s návrhy na součinnost plavebního kanálu s protipovodňovou ochranou.

Problémům kolem zvětšení plavební kapacity Labe a účasti veřejnosti v této kauze se věnuje občanské sdružení Přátelé přírody - Občanská společnost se sídlem v Ústí nad Labem.

V zahraničí se problémem vodní cesty DOL zabývají tyto nevládní organizace: rakouská regionální organizace WWF Austria ve Vídni (16. 4. 1999 uspořádala tiskovou konferenci k postojům Rakouska k vodní cestě DOL), dále rovněž rakouský Distelverein se sídlem v Deutsch Wagram, na Slovensku Centrum pre aplikovanú ekológiu Daphne v Bratislavě a konečně německá nadace Deutsche Umwelthilfe s iniciativou Živoucí Labe.

V Rakousku se rozšířilo mínění, že na trase plánované vodní cesty D–O–L jsou vodní toky již většinou regulovány a přírodní hodnoty zničeny. Je to ovšem mylný názor, který jsme se pokusili ovlivnit. Od začátku tohoto století sice došlo na řece Moravě k velkým změnám - za katastrofickou považujeme regulaci řeky Moravy od soutoku s Dyjí po Hodonín provedenou v sedmdesátých letech - avšak v trase plánované vodní cesty zůstaly velmi cenné úseky přirozených lužních ekosystémů a zachovaná lužní krajina v přírodním stavu. Za ještě významnější považujeme skutečnost, že po roce 1989, kdy byl přijat nový kvalitní zákon na ochranu přírody a krajiny, dostala tato cenná území legislativní ochranu. Vedle rozměrných chráněných území s plochami o tisíci hektarů je to i mnoho dalších maloplošných území s vyhlášenou ochranou nebo k ochraně navržených.

Je třeba zmínit, že i další velkoplošná území poněkud menšího rozsahu se připravují k legislativní ochraně - např. Strážnický luh s unikátními zachovanými meandry.

Neexistuje žádná studijní práce, která by se zabývala impaktem, tedy vlivem plánované vodní cesty na přírodu, krajinu nebo další složky životního prostředí (např. na hydrogeologii, hydrologii, zemědělské a lesní půdy, atd.). Rovněž nebylo provedeno hodnocení vlivu na životní prostředí na úrovni jednotlivých dílčích staveb, které přímo nebo nepřímo souvisejí s vodní cestou D–O–L. Lobby pro plánování a budování vodních cest rovněž ignoruje zákonem danou povinnost hodnotit vlivy, které má kanál D–O–L na životní prostředí jako celek, a zvolilo taktiku „per partes“, aby byly prosazeny jeho záměry. Tento postup považujeme za bezohledný a skandální a jsme připraveni proti němu argumentovat.

Na naší straně - na straně ochrany přírody, krajiny a životního prostředí - jsou platné zákony a jejich naplnění obsahuje náš pozitivní postoj k ochraně dalších cenných území na národní i mezinárodní úrovni, včetně mezinárodního parku Morava–Dyje v příhraničním území Rakouska, Slovenska a Česka.

České nevládní ekologické organizace apelují ve svých aktivitách na českou, rakouskou, polskou i německou vládu, aby odmítly „salámovou metodu“ budování vodní cesty na svém území a zhodnotily všechny negativní důsledky vodní cesty D–O–L v celé její trase ve všech státech, kterých se tato gigantické vodní dílo dotýká. V tomto směru nabízíme také naši pomoc.

Vážená paní starostko, vážený pane starosto,

jménem občanských sdružení Unie pro řeku Moravu a Základní organizace ČSOP VERONICA se na Vás obracíme jako na představitelce obce, v jejímž katastru je situována trasa plánované vodní cesty Dunaj–Odra–Labe (DOL) a předpokládáme, že k tomuto účelu je v územním plánu vaší obce vymezen územní koridor rezervovaný pro výstavbu plavebního kanálu DOL.

Pokud byste měli o této skutečnosti pochybnosti, upozorňujeme, že trasu kanálu DOL si projektanti průběžně uzpůsobují, takže schválené vymezení v plánech velkých územních celků (VÚC) nemusí odpovídat současnému vývojovému stavu a doporučujeme si to ověřit. Např. v úseku od Břeclavi byla trasa přesunuta z koryta řeky Moravy do nivy toku Kyjovky, odbočení na labskou část opustilo variantu údolí Třebůvky a znovu má vést Moravskou Sázavou, atd.

Jako reakci na nedávnou aktivitu propagátorů a plánovačů kanálu DOL vydaly naše ekologické organizace spolu se zástupci některých dotčených obcí prohlášení, se kterým Vás chceme seznámit a požádat o Váš názor na realizaci výstavby kanálu DOL, ať je jakýkoli: třeba jste přesvědčeni o tom, že výstavba kanálu DOL posílí ekonomiku a rozvoj vaší obce i regionu nebo že provoz kanálu DOL vyřeší ochranu vašich obyvatel před povodněmi, atd.

A pokud Váš názor bude souhlasný s názorem našim a budete se chtít připojit k následujícímu prohlášení, stačí nám to touto cestou obratem stručně sdělit, třeba jen v jedné větě s uvedením Vašeho jména.

Děkujeme Vám za pozornost naší iniciativě a předem Vám děkujeme za Vaši odpověď na mailovou adresu: unie.rekamorava@ecn.cz

Za Unii pro řeku Moravu:

*Ing. Václav Čermák
Ing. Helena Králová, CSc
Ing. Jaroslav Ungerman, CSc*

Za ZO ČSOP VERONICA:

*Ing. Antonín Buček, Csc.
RNDr. Yvonna Gaillyová, Csc.*

Prohlášení nevládních organizací a zástupců samosprávy k záměru výstavby kanálu Dunaj–Odra–Labe a k problematice vodních cest v České republice

Usnesením vlády ČR číslo 1319 ze dne 10. 12. 2001 k návrhu řešení současné situace ve vnitrozemské a námořní plavbě České republiky bylo uloženo ministru dopravy a spojů zpracovat a předložit vládě do 30. 9. 2002 aktualizovaný Program podpory rozvoje vodní dopravy v České republice. Lze předpokládat, že součástí záměru na zpracování aktualizovaného Programu bude i nadále výhledový záměr na vybudování kanálu Dunaj–Odra–Labe přes území České republiky.

V usnesení vlády ani navazujícím harmonogramu zpracování této aktualizace Programu se nepočítá s posouzením Programu podpory rozvoje vodní dopravy v České republice z hlediska vlivů na životní prostředí podle § 14 zákona číslo 244/1992 Sb. ve znění zákona číslo 132/2000 Sb. a zákona číslo 100/2001 Sb. Záměry obsažené v Programu podpory rozvoje vodní dopravy v České republice však mohou ovlivnit i tak závažné sku-

tečnosti, jako je např. vymezení evropské sítě ochrany přírody a krajiny NATURA 2000 v trase kanálu (směrnice EU 79/409/EEC a 92/43/EEC), zájmy ochrany povrchových i podzemních vod včetně dvou CHOPAV (zákon číslo 254/2001 Sb.), zájmy ochrany stávajících CHKO, zejména Litovelské Pomoraví, Poodří a dalších kategorií ochrany přírody a krajiny (zákon číslo 114/1992 Sb.), ochrana lesů (zákon číslo 289/1995 Sb.), ochrana zemědělského půdního fondu (zákon číslo 344/1992 Sb.) atd.

Záměr výhledové výstavby kanálu D–O–L přitom blokuje územní ochranou koridoru jiné funkční využití rozsáhlé výměry pozemků, dnes převážně v soukromém vlastnictví. Proto je nutné tyto záměry znovu zvážit, a to i z ekonomického hlediska včetně mezinárodního kontextu, neboť zjevně není zaručena ani dlouhodobá návratnost investic typu D–O–L, ale ani souvislé splavnění Vltavy nad Prahou. Územní ochrana koridoru D–O–L komplikuje rozvojové záměry a prostorové i funkční uspořádání mnohých měst a obcí, optimální trasování a technické řešení mnohých staveb technické a dopravní infrastruktury, se všemi důsledky, včetně zvyšování investičních i provozních nákladů na desítky let.

Nezanedbatelnou je i skutečnost, že stavební a regulační zásahy do říčních toků mohou výrazným způsobem zvyšovat povodňové škody.

Z těchto důvodů se shodli níže podepsaní zástupci samosprávy a nevládních organizací na podpoře následujících bodů stanoviska MŽP k uvedené problematice z června 2002:

- 1. nesouhlasíme se zakotvením územní ochrany koridoru pro tento záměr ani jako rezervy pro dlouhodobý výhled po návrhovém období, tedy ani po roce 2020 a zařazením záměru mezi veřejně prospěšné stavby,**
- 2. požadujeme, aby Aktualizace programu podpory vodní dopravy v České republice, jejíž zpracování bylo uloženo ministru dopravy usnesením vlády ČR číslo 1319 z 10. 12. 2001, byla předložena k posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí jako koncepce podle zákona číslo 244/1992 Sb. v platném znění před předložením do jednání vlády, i za cenu nedodržení uloženého termínu 30. 9. 2002, a to včetně projednání přeshraničních vlivů.**

Kromě ekologických vlivů považujeme za nezbytné u investic typu D–O–L kvalifikované posouzení návratnosti a ekonomické proveditelnosti investice. Nerentabilní čili ztrátové investice škodí životnímu prostředí sice nepřímě, ale zato výrazně.