

Kanáł Dunaj-Odra-Labe

Příležitost,
nebo hrozba?

STANOVISKO KOALICE PRO ŽIVOT ŘEK DUNAJE, ODRY A LABE



Hnutí DUHA
Friends of the Earth Czech Republic



Tuto publikaci vydaly v červnu 2004 Hnutí DUHA a CEE Bankwatch Network v zájmu podpory aktivit Koalice za život řek Dunaje, Odry a Labe



Hnutí DUHA je přesvědčeno, že česká veřejnost má právo na zdravější a čistší prostředí. Navrhuje proto řešení ekologických problémů, jež přinesou konkrétní prospěch pro kvalitu života každého z nás. Úspěšně prosazuje účinná a realistická opatření, která omezí znečištění vzduchu a řek i produkci odpadů, umožní zachovat pestrou krajinu, snížit kontaminaci potravin a vody toxickými látkami či předejít globálním změnám klimatu. Hledí i na ekonomickou a sociální stránku věci. Jeho práce zahrnuje jednání s úřady a politiky, přípravu zákonů, kontrolu průmyslových firem, rady zákazníkům a domácnostem, výzkum, vzdělávání, právní kroky i spolupráci s obcemi. Působí na celostátní, místní i mezinárodní úrovni. Je zástupcem Friends of the Earth International, největšího světového sdružení ekologických organizací, v České republice a členem řady dalších sítí, jako například CEE Bankwatch Network.



CEE Bankwatch Network je mezinárodní organizací se členy ve dvanácti zemích bývalého východního bloku. Jejím posláním je předcházet ekologicky a sociálně škodlivým dopadům mezinárodního rozvojového financování (od institucí, jako jsou Evropská investiční banka, EBRD, Světová banka či fondy EU), prosazovat alternativní řešení a zapojovat veřejnost do rozhodování.



Koalice za život řek Dunaje, Odry a Labe je neformální mezinárodní platformou ekologických občanských sdružení. Jejím cílem je upozorňovat na rizika spojená s velkými projekty vodních cest v povodích Dunaje, Odry a Labe. K platformě náleží: Daphne – Inštitút aplikovanej ekológie (Slovensko), Hnutí DUHA (Přátelé Země Česká republika), BUND (Přátelé Země Německo), WUK (Rakousko), Naturschutzbund Dolní Rakousko, Centrum pre podporu miestneho aktivizmu (Přátelé Země Slovensko), Arnika (ČR), SOVS (BirdLife Slovensko), ZO ČSOP Veronica (ČR), CEE Bankwatch Network, Polská zelená síť a Unie pro řeku Moravu.

Obsah

1.	Úvod	2
2.	Kanál Dunaj-Odra-Labe	3
2.1	Stručný přehled historie průplavu	3
2.2	Možné trasy	3
2.3	Technické aspekty výstavby kanálu	4
3.	Ekonomické aspekty projektu	5
3.1	Vodní versus železniční doprava	5
3.2	Přehnaně optimistické prognózy nákladní dopravy	5
3.3	Potřebné investice	7
3.4	Ekonomická efektivita a energetická bilance kanálu	7
3.5	Zaměstnanost a místní rozvoj	8
4.	Environmentální aspekty projektu	9
4.1	Ochrana přírody a krajiny	9
4.2	Kvalita vody a vodní režim	9
4.3	Kanál Dunaj-Odra-Labe a protipovodňová ochrana	10
4.4	Kanál Dunaj-Odra-Labe a strategické posuzování vlivů na životní prostředí	11
4.5	Mýtus o ekologické vodní dopravě aneb Srovnání emisí z různých druhů dopravy	12
5.	Kanál Dunaj-Odra-Labe a Evropská unie	13
5.1	Současný stav Transevropských sítí (TEN)	13
5.2	Investice do vodních cest v dotčených zemích a finance z EU	13
6.	Požadavky „Koalice za život řek Dunaje, Odry a Labe“	16
	Mapová příloha	17



Odra poblíž
Glogowa, západně
od Wroclavi

1. Úvod

Ačkoli jsou plány na výstavbu plavebního kanálu Dunaj-Odra-Labe (DOL) stovky let staré, nikdy nebyly realizovány. V průběhu minulého století se vlivné stavební a rejdařské skupiny několikrát pokoušely oprášit myšlenku jeho výstavby s cílem vytvořit vnitrozemskou vodní cestu mezi Baltickým a Severním mořem na severu a Černým mořem na jihu Evropy. Přestože od roku 1992 takové propojení existuje prostřednictvím kanálu Dunaj-Mohan-Rýn, jsou plány na výstavbu kanálu DOL živé i dnes. Počítají se dvěma dlouhými větvemi kanálu: jedna by měla vést částečně řekou Moravou, částečně v jejím sousedství, od Vídně nebo Bratislavy přes Břeclav a Přerov, propojit se s Odrou a pokračovat k Baltu; z ní by měla v České republice odbočovat druhá větev k Labi a po něm, či v souběhu s ním, směrem k Hamburku.

Hlavní otázky vzbuzuje smysl takovéto nákladné stavby a také její dopady na životní prostředí. Vzhledem k zahlcení evropských silnic dopravou a deklarované snaze EU dosáhnout přesunu části dopravy ze silnic panují obavy, že by Evropská komise mohla ve střední Evropě v příštích letech podporovat výstavbu několika nových vodních cest v rámci podpory údajně ekologicky příznivějšího druhu dopravy. Spadá mezi ně i projekt kanálu DOL, jenž je uveden v *Posouzení potřeb dopravní infrastruktury* (tzv. TINA) přistupujících zemí¹ a je i součástí *Dodatků ke Smlouvě o přistoupení k EU* ze 16. 4. 2003. Podle dostupných informací je ve stádiu přípravy studie proveditelnosti na úsek Břeclav-Dunaj, na jehož výstavbu se české ministerstvo dopravy snaží získat prostředky z Fondu soudržnosti. V rychlém sledu po zveřejnění této studie mohou následovat další kroky vedoucí k výstavbě. Nelze vyloučit, že Evropská komise bude o poskytnutí prostředků na projekt skutečně rozhodovat. Její případný příspěvek je přítom dnes základní podmínkou realizace projektu.

V důsledku snah o znovuoživení projektu kanálu DOL založily v roce 2003 ekologické organizace mezinárodní „Koalici pro život řek Dunaje, Odry a Labe“, jejímž cílem je upozorňovat na jeho rizika. Členy koalice se dosud staly: Daphne – Institut aplikované ekologie (Slovensko), Hnutí DUHA (Přátelé Země Česká republika), BUND (Přátelé Země Německo), WUK (Rakousko), Naturschutzbund Dolní Rakousko, Centrum pre podporu miestneho aktivizmu (Přátelé Země Slovensko), Arnika (Česká republika), SOVS (BirdLife Slovensko), ZO ČSOP Veronica (Česká republika), CEE Bankwatch Network, Polská zelená síť a Unie pro řeku Moravu.

Tato koalice iniciovala i vypracování stanoviska *Kanál Dunaj-Odra-Labe: příležitost nebo ohrožení?*, jež právě čtete. Jeho cílem je podat přehled o řadě kontroverzních otázek, které s výstavbou kanálu DOL souvisejí². Stanovisko shrnuje postoj uvedených ekologických organizací ke kanálu DOL v oblasti ekonomické, environmentální a právní. Snaží se projekt porovnat s ostatními druhy dopravy. Vychází z dostupných aktuálních zpráv a studií z oblasti dopravy, vodohospodářství, protipovodňové ochrany, kontroly emisí a ochrany přírody. Přináší rovněž základní přehled stavu projektové přípravy či postoje k projektu v dotčených státech: v Rakousku a České republice, na Slovensku, v Polsku a Německu.

² Pro účely tohoto stanoviska pojmem „kanál Dunaj-Odra-Labe“ rozumíme nejen stavbu, jež by měla propojit Dunaj, Odru a Labe, ale i další úpravy, jež by si vyžádalo splavnění Odry a Labe dle požadovaných parametrů.

Malý přívoz na hraniční Odře mezi Polskem a Německem



¹TINA; Transport Infrastructure Needs Assessment, www.tinavienna.at

2. Kanál Dunaj-Odra-Labe

2.1 Stručný přehled historie průplavu

Rakousko-uherská a následně česká a slovenská dopravní projektanti o průplav usilovali již od 17. století. Od kanálu si slibovali a slibují zlepšení spojení s významnými evropskými říční-námořními přístavy. Nejstarší plán pochází již z roku 1681. Základní myšlenka kanálu zůstala od té doby nezměněna: kanál DOL by umožnil lodím proplouvat z Baltského a Severního moře na jih do Černého moře. Jen parametry se měnily tak, že podle dnes existujících plánů by měl přinejmenším v některých úsecích umožňovat plavbu říční-námořních plavidel vyžadujících na poměry české krajiny dosud nevídanou plavební hloubku.

V letech 1938–1943 byl nedaleko Vídně proveden výkop prvních pěti kilometrů kanálu, jež měly být první součástí průplavu Dunaj-Odra. Po druhé světové válce se v pracích nepokračovalo a dotčený úsek je nyní součástí národního parku Dunajské luhy (Donau Auen), který byl vyhlášen v roce 1996. Od 70. let se však projekt dočkal nové podpory, zčásti v důsledku národní politiky územního plánování československé vlády a údajně i v souvislosti s vojenskými zájmy SSSR. Bylo zpracováno tzv. generální řešení, což je zatím jediný dokument, v jehož rámci byla trasa kanálu schválena vládou a do budoucna vyhrazena jako územní rezervace. Tato jediná oficiálně schválená trasa, odpovídající budovatelskému duchu sedmdesátých let, je dávnou překonaná. Nicméně žádná další ucelená trasa nebyla nikdy diskutována a schvalována.

Následná vlna tlaku na realizaci splavnění úseku Dunaj-Ostrava proběhla v osmdesátých letech v režii společnosti Ekotrans Moravia. Zvláštní skupina zpravodajů Evropské hospodářské komise v Ženevě (EHK OSN) vydala v roce 1981 zprávu o ekonomické efektivitě kanálu Dunaj-Odra-Labe. Ta byla aktualizována v roce 1992. Studie optimisticky tvrdila, že odhadovaný objem přepravy po průplavu by mohl dosáhnout až 72–79 milionů tun ročně³. Myšlenky průplavu se zároveň opětovně ujalo město Vídeň a Vídeňská správa přístavů vzhledem k rostoucímu objemu obchodních styků s postkomunistickými zeměmi střední Evropy.

Od roku 1992 se propagaci projektu kanálu DOL neúnavně věnuje malá, ale poměrně účinná lobbistická skupina, zvaná ARGE DOEK (Arbeitsgemeinschaft DOE Kanal; Pracovní skupina kanálu DOL). Založily ji společně firmy Ekotrans Moravia, Vodohospodářská výstavba Bratislava a Vídeňská správa přístavů. V roce 1997 následovalo založení „Sdružení Dunaj-Odra-Labe“ (Association DOE), které sídlí v Praze a jehož stěžejním cílem je lobbying za výstavbu kanálu. Mezi jeho přední členy patří vedle českých a slovenských subjektů město Vídeň, spolková země Dolní Rakousy a přístavní správa z polského Štětína a Svinouští.

V nedávné době byla myšlenka kanálu DOL opět oživena v rámci vstupu postkomunistických zemí střední a východní Evropy do Evropské unie a rozšíření Transevropské dopravní sítě (TEN-T) do nových členských zemí. Přestože kanál zatím nefiguruje na seznamu priorit aktualizované verze TEN-T z roku 2003, zařazení jeho první etapy Dunaj-Břeclav mezi priority ČR pro financování z Fondu soudržnosti jej drží aktivně ve hře.

2.2 Možné trasy

Kanál Dunaj-Odra-Labe je navržen tak, aby propojil Dunajskou vodní cestu (E80) s řekami Labem (E20) a Odrou (E30). Jak tvrdí Sdružení Dunaj-Odra-Labe: „Navrhovaná Dunajsko-odersko-labská vodní cesta propojí Dunaj se Severním a Baltským mořem, přičemž projde samotným srdcem kontinentu a nabídne nejkratší možnou trasu z dunajských států k hlavním námořním přístavům Evropy.“ Tento cíl ovšem předpokládá úplné splavnění všech součástí vodní cesty (kanalizováním některých úseků řek kombinovaným s výstavbou laterálních plavebních kanálů) v plné délce. Ke splavnění celé vodní cesty dle požadovaných parametrů by bylo nezbytné podniknout zásadní změny v říční regulaci (z hlediska morfologie toků a údolních niv i jejich vodního režimu) na stávajících tocích Moravy, Labe, Odry, a dokonce i Dunaje, přičemž navigační práce na Dunaji jsou širší multilaterální záležitostí nezávislou přímo na projektu kanálu DOL.

Ačkoli existují různé dílčí alternativy trasy kanálu, námi hodnocená trasa vychází z Osnov pro Transevropskou dopravní síť v mapách 4.6, 4.8 a/nebo 4.9, jež jsou součástí *Dodatku II Smlouvy o přistoupení k EU* ze dne 16. dubna 2003 (viz mapa v příloze).

Kanál Dunaj-Odra-Labe by se měl skládat ze tří větví:

► Dunajská (Moravská) větev (A-SK-CZ)

Z Vídně, 170 km severozápadně povodím dolní Moravy a proti proudu řeky Moravy do Přerova. Variantně jsou také zvažovány trasy rakousko-česká (mimo slovenské území) a slovensko-česká (s počátkem u ústí Moravy do Dunaje).

Podle internetových stránek Sdružení Dunaj-Odra-Labe „Dunajská větev začíná poblíž Vídně a je obecně vedena v souběhu s řekou Moravou nebo – v některých úsecích – korytem této řeky až k Přerovu na střední Moravě. Lze tedy hovořit o kombinaci splavnění řeky a laterálních kanálů“.

► Oderská větev (CZ-P-D)

Sdružení Dunaj-Odra-Labe uvádí, že Oderská větev mezi Přerovem a splavnou Odrou „by měla být stavěna převážně jako umělý průplav, jen její kratší úseky mohou být realizovány regulací řeky Odry“.

³EHK OSN, dokument TRANS/SC3/AC.2/R.1, 1981

Oderská větev je zde však uvažována pouze ve dvou krátkých úsecích: první z nich tvoří 100 km mezi Přerovem a Ostravou (Horní Odra), druhý v délce 46 km se nalézá mezi Ostravou a gliwickým plavebním kanálem v Polsku. Odra však dále protéká Polskem až ke Štětínu na břehu Baltského moře, přičemž je splavná jen v minimální míře. Bylo by tedy zapotřebí říční regulace v délce přibližně 520 km, od města Kędzierzyn-Kozle až po ústí řeky Warty.

► Labská větev (CZ-D)

Její první úsek se skládá z více než stopadesátikilometrového úseku od Přerova k Pardubicům. Ten podle slov Sdružení Dunaj-Odra-Labe „bude realizován výhradně jako umělý kanál“. Druhý úsek Labské větve je dlouhý přes 676 km z Pardubic do Hamburku a má být realizován přinejmenším zčásti úpravou stávajícího říčního toku.

Na tomto místě je nutno zmínit, že v souvislosti s trasováním kanálu existuje řada nejistot. Trasa na sever od Dunaje je nejasná, není dosud jasné ani to, zda bude případně posuzovaná první část trasy zasahovat na území Slovenska, nebo zda propojí Dunaj u Vídně přímo s Českou republikou. Podobně nekonkrétní je rovněž trasa průplavu poblíž Ostravy u česko-polských hranic. Vzhledem k těmto nejednoznačnostem nelze dnes vyloučit možnost nežádoucích dopadů na kteroukoli z lokalit vysoké přírodní hodnoty, které se podél určené trasy kanálu nalézají.

2.3 Technické aspekty výstavby kanálu

V souladu s Evropskou dohodou o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN) by kanál DOL měl mít parametry plavební třídy Vb⁴. To znamená, že by měl umožnit plavbu lodí s ponorem 2,8 metru. Projektanti kanálu jsou ovšem ještě náročnější a navrhli několik úseků s plavební hloubkou až 5 metrů, aby umožnili pohyb plavidel s ponorem do 3,5 metru. I další technické parametry kanálu jsou náročnější než v případě kanálu Rýn-Mohan-Dunaj, jehož se často užívá k porovnání. Patří sem šířka zdymadel (12,5 m namísto 12 m), hloubka zdymadel (4,5 m oproti 4 m), průjezdná světlost mostů (7 m oproti 6 m) atd. Tyto parametry by teoreticky umožnily průjezd námořně-říčních plavidel. Aby byl takový provoz umožněn, bylo by nutné přistoupit k dramatickému prohloubení toků Dunaje, Moravy, Odry i Labe. Kanál by nebylo nikdy možné využít v rozsahu předpokládaném projektanty, aniž by došlo k další regulaci řečiště nebo výstavbě na Dunaji, Labi a Odře (vlnolamy, laterální výkopy, napřimování), což by vedlo k dopadu na přírodní stanoviště a krajinné prvky a obrovskému nárůstu celkových nákladů na projekt. Míru zásahů do toků a krajiny si lze představit na následujícím příkladu: v České republice se nyní vedou spory ohledně plavební hloubky splavného úseku Labe mezi Ústím nad Labem a německou hranicí na hloubku 1,6 metru i přesto, že tuto hloubku nelze udržet po celý rok.

Vedle těchto skutečností by výstavba kanálu DOL vedla ke zřízení kaskády přehrad (s průměrnou délkou vzduť přehrad 15,6 km) s 32 zdymadly, každým o délce 190 metrů. Těmito zdymadly by lodě překonávaly výškový rozdíl 554,3 metru (součet výškových rozdílů pro překonání rozvodí). Dále by bylo nezbytné přestavět 126 silničních a 31 železničních mostů tak, aby umožnily průjezd plavidel.

Podle internetových stránek Sdružení Dunaj-Odra-Labe⁵ má mít nová vodní cesta svou vlastní zcela oddělenou vodohospodářskou soustavu. Zdroj vody pro ni ovšem zůstává nejasný – občas se navrhuje dodávky z dolní Dyje nebo z Dunaje. Z jiných tvrzení Sdružení DOL je ale zřejmé, že tvrzení o oddělení plavebního kanálu od stávajících hydrologických systémů není pravdivé, Naopak tyto dva systémy budou vzájemně propojeny. Koalice pro život řek Dunaje, Odry a Labe je k těmto plánům velmi skeptická, a to z celé řady důvodů: problémy může přinést odlišný chemismus vod, šíření invazních druhů i časté nízké stavy vody na zmiňovaných tocích.

Celkově vzato by kvůli výstavbě kanálu musela být provedena celá řada vysoce komplikovaných staveb. Obáváme se, že technické i finanční aspekty některých prací spojených s výstavbou kanálu – nebo touto výstavbou vyvolaných – byly dosud ve stávajících odhadech podhodnocovány nebo přehlíženy.

Shrnutí kapitoly 2:

► Přesné trasování kanálu je stále nejasné. Obecně se kanál má budovat jako kombinace regulovaných říčních úseků a laterálních průplavů. Přitom nelze vyloučit nežádoucí dopady na lokality vysoké přírodní hodnoty, jež se podél určené trasy kanálu DOL nalézají.

► Vzhledem k obrovskému rozsahu technických problémů a střetů s přírodními lokalitami je pro projekt kanálu potřeba další plánování a hodnocení. S každým dalším kolem plánování je projekt nákladnější. Zároveň nelze vyloučit, že velké množství technicky složitých prací bylo navrhovateli kanálu DOL finančně podhodnoceno.

► Plnou kapacitu průplavu nelze využívat, pokud bude konstruován podle současných plánů: přírodní jevy a podmínky na navažujících řekách, jako například rozdílná plavební hloubka, budou snižovat jeho funkčnost.

► Za účelem dosažení funkčnosti vodní cesty Dunaj-Odra-Labe jako celku (koridorů E20 a E30) by bylo zapotřebí další regulace nebo úprav Dunaje, Moravy, Labe i Odry (přehrady, jezy, vlnolamy, laterální výkopy, napřimování). To by vedlo k dopadu na přírodní stanoviště i krajinu ve velkém a k nárůstu celkových nákladů stavby.

► Není jasné, jaké vodní zdroje by měly být použity k napájení kanálu DOL. Vodní režim v plavebním kanálu by také mohl zhoršit problémy s nedostatkem vody v přilehlých řekách a nivách. Je zřejmé, že tvrzení o oddělení plavebního kanálu od stávajících hydrologických systémů není pravdivé, naopak tyto dva systémy budou vzájemně propojeny.

⁴ <http://www.tinavienna.at/donauoderelbe/canalparamsf.htm>

⁵ <http://www.tinavienna.at/donauoderelbe/canalenvironf.htm>

3. Ekonomické aspekty projektu

Podle tvrzení navrhovatelů kanálu DOL získá region střední Evropy výstavbou průplavu mnoho přínosů. Ty jsou ovšem při bližším přezkoumání argumentů méně jednoznačné.

3.1 Vodní versus železniční doprava

Sdružení Dunaj-Odra-Labe prosazuje vodní dopravu, zejména výstavbu kanálu DOL, jako ekonomicky a ekologicky atraktivní alternativu k dálniční, ale zejména železniční dopravě. Argumenty uvedené v následujícím textu nás nutí s tímto stanoviskem nesouhlasit.

Téměř po celé délce navrhovaného kanálu a podél stávajících řek Moravy, Labe a Odry již existuje železniční síť. V případě Odry sleduje železnice dokonce oba břehy řeky. Podél mnohých úseků těchto řek probíhá rekonstrukce a modernizace tratí. Například dráha z Prahy do Drážďan a z Drážďan do Wroclawi bude modernizována pro cestovní rychlost 160 km/h. Modernizace na podobné traťové rychlosti probíhá prakticky na všech páteřních koridorech v regionu, včetně tratí Břeclav-Přerov-Ostrava a Přerov-Praha-Drážďany, tedy železničních tratí vedených souběžně s potenciální trasou kanálu. Železniční spojení Berlína a Wroclawi podél Odry budou navíc modernizována tak, aby po nich mohla probíhat přeprava nákladů. Nadto byly ve zprávě Vrcholné pracovní skupiny Evropské komise pro Transevropskou dopravní síť⁶ zařazeny mezi prioritní projekty i rekonstrukce a/nebo modernizace dalších úseků železnic, které navrženou trasou kanálu DOL kopírují. Patří sem mimo jiné i smíšená železniční trať Gdaňsk-Vařava-Brno/Žilina, jež by měla být dokončena do roku 2020 a výhradně nákladní trať Gdaňsk-Bydgoszcz-Katowice-Zwardoń, plánovaná v dlouhodobém výhledu.

Infrastruktura pro železniční nákladní dopravu není v současné době využívána ve své plné kapacitě. V ČR tomu tak nebylo dokonce ani v dobách špičkového vytížení v 80. letech 20. století. Provoz na trati mezi Přerovem a Ostravou dosahoval například 80 % maximální kapacity a na trati Pardubice-Přerov-Břeclav jen 60 %⁷. V průběhu poklesu objemu nákladní dopravy v 90. letech byly hlavní železniční koridory v Polsku a České republice modernizovány. Kapacita tratí vedených souběžně s potenciálním kanálem DOL je tudíž ještě vyšší, než byla kdy v minulosti.

V roce 1992 nechala rakouská pobočka Světového fondu ochrany přírody vypracovat studii, jež měla porovnat náklady na výstavbu kanálu Dunaj-Odra a vysokorychlostní železnice

v téže trase⁸. Podle této studie by průplav stál nejméně 52,4 miliardy šilinků (zhruba 3,8 miliardy eur), zatímco výstavba vysokorychlostní železnice by si vyžádala 35,4 miliardy šilinků (tedy asi 2,6 miliardy eur). Přitom by kapacita pro nákladní dopravu byla vyšší na vysokorychlostní železnici: 60 milionů tun ročně oproti předpokládaným 50 milionům tun ročně (s nejistou poptávkou) na průplavu Dunaj-Odra. Z hlediska investičních nákladů se tak železnice jeví jako výhodnější možnost.

3.2 Přehnaně optimistické prognózy nákladní dopravy

Podle Sdružení Dunaj-Odra-Labe nechala v roce 1981 EHK OSN zpracovat ekonomickou studii spojení Dunaj-Odra-Labe, jež předpověděla možný nárůst objemu nákladní přepravy na budoucím kanále až na 79 milionů tun přepraveného zboží ročně. Tato čísla jsou dnes ovšem naprosto neaktuální, jelikož ekonomická struktura dotčených zemí se po pádu železné opony zcela proměnila: poklesla poptávka po hromadně přepravovaných surovinách, uhlí apod. Právě tyto komodity – uhlí, cement, kamenivo nebo hnojiva – přitom tradičně souvisí s vodní dopravou.

Trend přeceňovat do budoucna objem nákladní přepravy po středoevropských řekách se zdá být vcelku rozšířeným. Příkladem může být polská Odra, na níž padl rekordní přepravní objem v roce 1980, kdy po ní bylo přepraveno celkem 14,1 milionů tun zboží. Tato čísla prudce poklesla až na 5,5 milionu tun v letech 1991 a 1992. Není příliš jasné, proč polská vláda počítá s nárůstem tonáže z 5,5 milionu (1991–1992) na 20 milionů tun ročně někdy v příštím desetiletí.⁹

Další příklad se nabízí v Německu. Po Labi bylo v roce 1990 přepraveno 8 milionů tun (viz tabulku 2). Německá správa vodních cest chtěla zvýšit roční objem přepravy na 23 milionů tun. Skutečné množství přepraveného nákladu naopak pokleslo na přibližně 4 miliony tun ročně.¹⁰

Za další příklad poslouží předpokládaný nárůst objemu nákladní dopravy na kanálu Mohan-Dunaj, jenž byl v Německu dokončen v roce 1992 i přes intenzivní kampaň místních obyvatel proti jeho výstavbě. I přes obrovské investice zůstává objem přepravy na výši 7,5 milionu tun ročně oproti předpovězeným 18 milionům tun.

⁶ European Commission, Directorate-General for Energy and Transport, 2003: Priority projects for the Trans-European Transport Network up to 2020

⁷ Jan Zeman, Český a Slovenský dopravní klub 2003

⁸ R. Korab & H. Hiess, WWF, 1992: Baukostenvergleich Donau-Oder-Wasserstrassenverbindung Alternative Hochleistungsbahnstraße. Im Auftrag des WWF Wien

⁹ Program pro Odru – 2006 – Závěrečná zpráva před studií proveditelnosti, 2001

¹⁰ Canale Saale – grande Katastrophe! BUND, Ernst Paul Dörfler, 2003

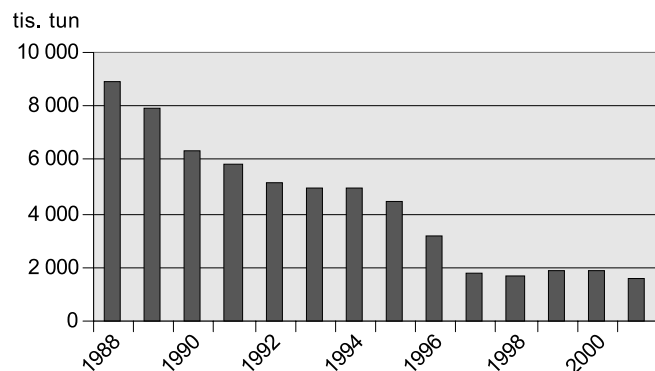
Následující přehled dokládá ostrý propad objemu nákladní přepravy na českých vodních cestách od pádu komunistického režimu na konci 80. let 20. století.

Tabulka 1: Údaje o vodní dopravě, Česká republika, 1988–2001

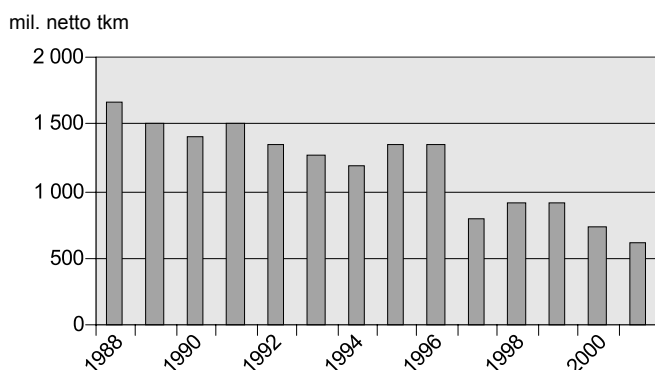
Rok	Vodní doprava (tisíce tun)	Index 1988	Dopravní výkon (mil. netto tkm)	Index 1988
1988	8866	1,00	1671	1,00
1989	7906	0,89	1507	0,90
1990	6370	0,72	1405	0,84
1991	5857	0,66	1507	0,90
1992	5125	0,58	1337	0,80
1993	4906	0,55	1261	0,75
1994	4991	0,56	1186	0,71
1995	4441	0,50	1348	0,81
1996	3214	0,36	1353	0,81
1997	1828	0,21	783	0,47
1998	1678	0,19	915	0,55
1999	1877	0,21	913	0,55
2000	1906	0,21	723	0,43
2001	1594	0,18	606	0,36

Zdroj: Ročenky dopravy České republiky, statistické ročenky.

Graf 1: Údaje o vodní dopravě, Česká republika, 1988–2001, v tis. tunách



Graf 2: Údaje o vodní dopravě, Česká republika, 1988–2001, v mil. netto tkm



Tabulka 1 dokládá, že v důsledku ekonomické transformace v České republice v letech 1988–2001 poklesl výkon vodní dopravy na 36 %. Objem zboží přepraveného po vodě klesl na 18 % původní hodnoty. K tomu došlo v důsledku výrazného poklesu objemu přepravovaného uhlí, surovin a dalších velkoobjemových komodit. Dopravní výkon přitom nekoreluje s množstvím splavných dní v jednotlivých letech.

Také prognózy nákladní dopravy na úseku kanálu DOL Dunaj-Břeclav/Hodonín, na jehož realizaci je v současné době vyvíjen největší tlak, se jeví jako příliš optimistické. Oficiální studie slovenského Výzkumného ústavu dopravního, zabývající se ekonomickou efektivitou projektu, došla k závěru, že předpokládaný objem dopravy ve výši 18–30 milionů tun ročně pět let po dokončení této vodní cesty není realistický. Takové dopravní intenzity nedosahují ani mezinárodní vodní cesty jako je Dunaj na úseku Bratislava-Gabčíkovo¹¹. Sdružení DOL v posledních letech své odhady snižuje až k 5 mil. tun ročně, ovšem argumentuje tím, že kanál má přinést řadu dalších ekologických a společenských pozitiv.

Jak se pohybují objemy přepraveného zboží v nákladní dopravě po relevantních řekách, ukazuje tabulka 2.

Tabulka 2: Objemy přepraveného zboží po vodních cestách střední Evropy

Řeka	Objem přeprav. zboží v mil. tun ročně		
	v současnosti	plánovaný	dřívější (rok)
Labe	4,0	23	8,0 (1990)
Odra	5,5	20	14,1 (1980)
Kanál Mohan-Dunaj	7,5*	18	7,5 (1992)
Celkem	17,0	61	29,6

* Pro jednoduchost byl počet tun přepravených v roce 1992 (první rok provozu průplavu Mohan-Dunaj) určen shodně s objemem současným.

Zdroj: BUND 2003

Prostá výstavba nových vodních cest za účelem rozšíření jejich sítě (s cílem snížit přepravní náklady) nevede přímo k nárůstu nákladní dopravy po vodě. Za poklesem objemu přepraveného nákladu po vnitrozemských vodních cestách střední Evropy je třeba vidět nejen pád centralizované ekonomiky, ale také změny tržních strategií a přepravovaných komodit.

¹¹ Výzkumný ústav dopravní v Žilině, Divize vodní dopravy Bratislava, 1993: Přehodnocení ekonomické účinnosti projektu Dunaj-Odra-Labe ve vztahu k rozvoji vodních cest a vodní dopravy na Slovensku, úsek Dunaj-Hodonín

3.3 Potřebné investice

Podle Sdružení DOL mají celkové náklady na výstavbu kanálu činit přibližně 5,8 miliardy eur¹².

Zkušenosti ukazují, že u podobných projektů náklady v průběhu výstavby narůstají. Lze navíc očekávat, že organizace výrazně zaujatá pro stavbu průplavu, jež počítá s financováním projektu z veřejných zdrojů, odhadne nižší náklady. Je také otázkou, v jaké míře tento odhad bude brát v potaz náklady opatření ke zmírnění dopadů výstavby a náklady na výkup nemovitostí a kompenzace.

Odhadované náklady ve výši 5,8 miliardy eur dále nezahrnují nezbytné vodohospodářské práce na samotných řekách Moravě, Labi a Odře. Například polská vláda se v červenci 2001 rozhodla realizovat takzvaný „Program pro Odru – 2006“. Cílem tohoto programu je modernizace vodní soustavy v povodí řeky Odry v objemu 2,5 miliardy eur. Polské vládě se ovšem na tento vysoce kontroverzní program výrazně nedostává financí. Další miliardy eur by vyžadovaly práce na Labi v Německu.

Zdroj financování projektu kanálu DOL je stále nejasný. Jen jedna změna stojí za povšimnutí: namísto dříve navrhovaného financování z více zdrojů nyní očekávají stoupenci projektu přísun zásadního podílu (až 85 %) financí z fondů Evropské unie, zbytek pak zpravidla z veřejných rozpočtů jednotlivých států.

3.4 Ekonomická efektivita a energetická bilance

Na projekt kanálu DOL dosud nebyl zpracován žádný komplexní rozbor nákladů a výnosů. Částečný rozbor, který byl zpracován pro některé úseky, nedošel k výrazně příznivým výsledkům. V oficiálním zhodnocení slovenského Výzkumného ústavu dopravního pro úsek Dunaj-Hodonín (řeka Morava) se tvrdí, že žádoucí úroveň návratnosti investic 9,5 %, stanovené pro projekty ve vodní dopravě, nemůže být v případě kanálu DOL dosaženo ani při kombinaci dopravní a hydroenergetické funkce kanálu (viz tabulku 3).

Tabulka 3: Vnitřní výnosové procento (%)

Subvarianta	Varianta			
	I. (korytem řeky)	II. (kanálem na levém břehu)	III. (kanálem na levém břehu – alternativa)	IV. (kanálem na obou březích)
A (příjmy z vodní dopravy)	2,02	1,95	2,41	0,48
B (příjmy z vodní dopravy a elektřiny)	3,28	2,30	2,92	1,00
C (příjmy z vod. dopravy a elektřiny + využití nenávratných dotací)	6,66	6,43	7,92	1,93

Zdroj: Výzkumný ústav dopravní v Žilině, Divize vodní dopravy Bratislava, 1993: Přehodnocení ekonomické účinnosti projektu Dunaj-Odra-Labe ve vztahu k rozvoji vodních cest a vodní dopravy na Slovensku, úsek Dunaj-Hodonín.

V případě polského Programu pro Odru – 2006 se ve studii, jež předcházela studii proveditelnosti, jasně praví, že poměr výnosů k nákladům je u dopravní složky programu pouhých 1,03. Tolik pro odůvodnění výstavby nestačí.

Podle dvojice zpráv vydaných organizací WWF^{13,14} vyžadují veškeré energetické vstupy do soustavy kanálů DOL výrazně více energie než alternativa s využitím železnice. Výstavba kanálu, zdymadel a přehrad si vyžádá obrovské energetické náklady a další ohromné množství energie je každoročně zapotřebí k údržbě průplavu. Ekologická stopa kanálu by výrazně prohloubila tzv. „ekologický dluh“ obyvatel ČR.

¹³ Donau-Oder-Elbe: Living Rivers oder Kanal?, Zinke, 1999

¹⁴ Waterway Transport on Europe's Lifeline the Danube: Impacts, Threats and Opportunities, 2002

¹² <http://www.tinavienna.at/donauoderelbe/canalparamsf.htm>

3.5 Zaměstnanost a místní rozvoj

Nelze popírat, že stavební práce na kanál DOL by v dotčených oblastech dočasně vytvořily řadu pracovních příležitostí. Z dlouhodobého hlediska – a přihlédneme-li k současnému celkovému propadu vnitrozemské vodní dopravy po celé Evropě (viz kapitolu 3.2) – je ovšem sporné, zda by kanál DOL vytvořil nějaká trvalá pracovní místa za únosnou cenu. Proto je naprosto nezbytné provést rozbor nákladů a výnosů se zhodnocením počtu dlouhodobých pracovních míst vytvořených ve vztahu k objemu vynaložených veřejných prostředků.

Navíc skutečnost, že v územních plánech České republiky je trasa kanálu DOL vyhrazena jako územní rezerva, má v dotčených oblastech dopad na nezanedbatelné množství obcí a měst a rozhodně nepřispívá k bezprostřednímu vytváření pracovních příležitostí. Jde přitom o závažný problém, neboť toto rozvojové omezení předurčuje i rozvoj širšího okolí trasy potenciálního kanálu DOL.

Shrnutí kapitoly 3:

- ▶ Podél všech stávajících řek existuje fungující železniční síť, která dosud není využívána v plném rozsahu.
- ▶ Modernizace souběžné železniční sítě je levnější než výstavba kanálu DOL. Navíc modernizaci několika železničních tratí podél kanálu považuje EU za prioritní dopravní projekty.
- ▶ Předpovědi objemu vnitrozemské vodní dopravy ve střední Evropě se jeví obecně jako přehnaně optimistické.
- ▶ Objem přepravených nákladů na Labi a Odře za posledních 15 let výrazně poklesl. Přitom se nejedná pouze o důsledek rozpadu centralizované ekonomiky v těchto zemích, ale také změn v tržních strategiích a druzích přepravovaného zboží.
- ▶ Tradiční vnitrozemská plavba je obecně poměrně málo flexibilním druhem dopravy. Výstavba nových vodních cest za účelem rozšíření jejich sítě nepovede přímo k nárůstu objemu nákladní vodní dopravy, ani k masivnímu převzetí přeprav z dopravy silniční.
- ▶ Výstavba kanálu DOL by stála nejméně 5,8 miliardy eur. Zdroje pokrytí této obrovské investice jsou nejasné.
- ▶ Částka 5,8 miliardy eur nezahrnuje detailně spočtené náklady na zmírnění dopadů výstavby a kompenzace; neobsahuje ani náklady na nezbytné regulační práce na stovkách kilometrů Odry v Polsku a Labe v Německu.
- ▶ K projektu zatím neexistuje komplexní rozbor nákladů a výnosů.
- ▶ Výsledky stávajících oficiálních rozborů nákladů a výnosů zpracovaných na určité úseky kanálu DOL nejsou příznivé.
- ▶ Přestože by uskutečňování projektu kanálu DOL vytvořilo určitý počet dočasných pracovních míst, zejména v průběhu výstavby, je sporné, zda by investice do kanálu vzhledem k veřejným nákladům na vytvořené pracovní místo a klesajícímu významu vnitrozemské plavby v celé Evropě zaručila rozumné využití veřejných prostředků.
- ▶ Potenciální trasa kanálu je zahrnuta v územních plánech velkých územních celků České republiky. Nejasná budoucnost průplavu, jakož i nejasnosti ohledně konkrétní trasy brání socioekonomickým aktivitám v některých regionech podél plánovaného kanálu.



Nový přístav ve Schwedteru v německém Braniborsku byl vybudován s velkými náklady. Avšak nakládka a vykládka lodí je zde mizivá.

4. Environmentální aspekty projektu

4.1 Ochrana přírody a krajiny

Některé velké řeky a jejich nivy patří mezi nejcennější přírodní biotopy střední Evropy. Přírozená nebo polopřírozená koryta, lužní lesy, louky a mokřady jsou stanovištěm řady ohrožených druhů, včetně například bobra evropského nebo čápa černého, bledule letní či hořce hořepníka. Řada z nich se také stane součástí evropské soustavy ochrany přírody Natura 2000.

Pro vzácné přírodní biotopy podél středoevropských řek, včetně předpokládaných lokalit sítě Natura 2000, představují plány na rozvoj vnitrozemských vodních cest ve střední a východní Evropě významnou hrozbu. Podle studie organizace BirdLife International by rozšíření dopravních sítí TEN-T naplánované v hodnocení TINA, které bylo přejato do Smlouvy o přistoupení k EU, mohlo ve střední Evropě ovlivnit až 85 lokalit Natura 2000. Až 38 z nich by přitom bylo ovlivněno právě vodními cestami¹⁵. Dvě z 38 ohrožených území jsou národními parky, šest je oblastmi ochrany podle Ramsarské úmluvy a další dvě jsou biosférickými rezervacemi. Z provedeného průzkumu a mapování vyplývá, že jen v Polsku by kanál DOL pravděpodobně zasáhl do 20 potenciálních území soustavy Natura 2000¹⁶.

Výstavba a úpravy na 1980 km vodní cesty by mohly v nehorší eventualitě přímo či nepřímo ohrozit území chráněná nebo navržená k ochraně v pěti zemích – Rakousku, Slovensku, České republice, Polsku a Německu. Dopady na vzácnou poříční krajinu by se mohly dotknout chráněných území o celkové výměře až 460 tisíc hektarů¹⁷.

Výstavba průplavu by také nebyla v souladu s Úmluvou o ochraně evropských planě rostoucích rostlin, volně žijících živočichů a přírodních stanovišť (Bernská úmluva) a s Úmluvou o mokřadech mezinárodního významu (Ramsarská úmluva). Jak se praví v již zmiňované zprávě Zinkeho, dotkl by se kanál šesti lokalit chráněných podle Ramsarské úmluvy (mokřadů mezinárodního významu) v Rakousku, České republice, na Slovensku a v Polsku. Ramsarská úmluva vyzývá zúčastněné strany konvence, aby „formulovaly a uplatňovaly své plány tak, aby zajistily ochranu mokřadů na seznamu (mokřadů mezinárodního významu)“¹⁸. Šestá konference zúčastněných stran Ramsarské úmluvy v roce 1996 v důsledku obav z možných dopadů kanálu DOL na lokality chráněné podle Ramsarské úmluvy přijala *Zvláštní doporučení 6.17*, jež „vyzývá vlády Rakouska, České republiky a Slovenské republiky, aby při uvahách o eventuální výstavbě kanálu Dunaj-Labe-Odra plně zohlednily skutečnost, že takový průplav by vážně negativně změnil ekologickou povahu pěti

lokalit v těchto státech, jež jsou chráněny podle Ramsarské úmluvy“¹⁹. Vzhledem k trvajícím možnostem výstavby kanálu nejsou tyto obavy zažehnány.

4.2 Kvalita vody a vodní režim

Naprosto zásadním požadavkem pro zachování vzácných přírodních stanovišť na řekách Moravě, Odře a Labi je nezměněný hydrologický režim. Je těžké si představit, že by výstavbou kanálu DOL nedošlo k jeho narušení nebo zničení. Hrozí také nepřírozené rozkolísání hladin v údolní nivě, například vlivem částečně izolovaného tělesa kanálu. Takový stav by měl nežádoucí vliv na říční stanoviště, zejména pak mokřady, poklesla by druhová rozmanitost nivních luk a došlo by i ke změnám dalších přírodních stanovišť.

Podle Sdružení Dunaj-Odra-Labe „budou jen některé části (KDOL) řešeny jako regulované říční úseky“ a „toto řešení je uplatněno jen v případech již existujících přehradních nádrží, které byly již dříve vybudovány pro rozličné další účely. Budovaná vodní cesta se v žádném případě nedotkne zbývajících přírodních úseků řek“¹⁸. Toto tvrzení je v příkrém rozporu s obecnými informacemi, které Sdružení DOL zveřejnilo na téže internetové adrese, kde navrhuje plavební regulaci řek Moravy a Odry (viz kapitolu 2.2). S přihlédnutím k rozsahu úprav, které by bylo kvůli zprovoznění celého průplavu nutno provést, nejsou tyto plány v souladu s hlavními cíli WFD.

Některé úseky řek Moravy, Dyje, Odry a Labe již v současné době mají omezené zdroje vody. Napájení kanálu DOL právě z těchto omezených zdrojů, například úseku Vídeň-Hodonín a nejvýše položených úseků Odry a Labe, v období nízkého stavu vody se přitom předpokládá¹⁹. Změna vodního režimu by také vedla ke zhoršení problémů s invazivními a nepůvodními druhy a s velkou pravděpodobností by vedla ke snížení samočisticí schopnosti vodních toků a ploch.

Rámcová směrnice pro vodní politiku (Water Framework Directive; zkráceně WFD) zavádí pro členské státy povinnost přijmout nezbytná opatření k zabránění zhoršování stavu všech vodních ploch a toků i podzemních vod. Konečným cílem WFD, jehož má být dosaženo rokem 2015 je dosažení „dobrého ekologického a chemického stavu“ všech vodních ploch a toků. Členské země by tedy neměly uplatňovat žádné plány, jež by ztěžovaly – nebo znemožňovaly dosažení tohoto cíle tím, že by stav vod zhoršovaly. Skutečnost, že ve střední a východní Evropě ještě existuje značné množství nedotčených říčních soustav či jejich úseků, by zde měla být

¹⁵ „An assessment of the potential impact of the TINA network on Important Bird Areas (IBAs) in the accession countries“ RSPB 2001:24

¹⁶ „Mapping of N2000“, WWF Poland, 2002

¹⁷ Environment Consulting: Donau-Oder-Elbe: Living Rivers oder Kanal, Aktuelle Analyse aus Naturschutzsicht. Im Auftrag des WWF. Zinke, Wien, 1999

¹⁸ <http://www.tinavienna.at/donauoderelbe/canalenvironf.htm>

¹⁹ Waterway Transport on Europe's Lifeline the Danube: Impacts, Threats and Opportunities. WWF, Vienna, 2002

významným faktorem. Tyto řeky totiž nejen že pomohou snáze dosáhnout cílů stanovených směrnici WFD, ale také vytvoří značnou ekonomickou hodnotu pro budoucnost regionu (např. venkovská a ekologická turistika apod.).

WFD vyžaduje vymezení těch částí povodí, jež jsou zvláště citlivé na lidskou činnost, a založení rejstříku chráněných území pro každou oblast říčního povodí (River Basin District; RBD). Sem patří i lokality sítě Natura 2000 podle Směrnice o ptácích a Směrnice o stanovištích. Ty jsou na Slovensku, v České republice a v Polsku ve stádiu příprav.

Ochrana životního prostředí a tvorba ekologické legislativy se v současné době stále více zaměřuje na nezbytnost účasti veřejnosti. WFD v článku 14 zavádí obecnou povinnost „povzbuzovat aktivní zapojení všech zainteresovaných stran do uplatňování této směrnice“. Směrnice zmiňuje tři různé formy zapojení veřejnosti: poskytování informací, konzultace a aktivní zapojování.

Dosavadní zkušenosti nedovolují konstatovat, že by příprava plánů kanálu DOL tento prvek zahrnovala v dostatečné míře. Ačkoli občanské iniciativy již nesčetněkrát vyjádřily své obavy z realizace projektu, neproběhly v intencích WFD ve věci kanálu zatím žádné konzultace mezi státem a vodohospodářskými úřady na jedné a dotčeným obyvatelstvem na druhé straně.

4.3 Kanál Dunaj-Odra-Labe a protipovodňová ochrana

Záplavy roku 2002 poškodily ve střední Evropě životně důležitou komunikační a dopravní infrastrukturu, již je jistě nezbytné opravit. Je ovšem důležité pochopit, že právě dopravní koridory se řadí mezi ty faktory, které katastrofální dopady povodní roku 2002 způsobily. Evropská komise na podzim 2002 oznámila úmysl přezkoumat, jakým způsobem k záplavám přispívají „nevhodné politiky územního plánování a vodního hospodářství“²⁰.

Další významnou reakcí na středoevropské povodňové události v létě 2002 bylo jednoznačné přiznání mnohých vlád i evropských institucí, že tradiční postupy v oblasti protipovodňové prevence a ochrany, založené na výstavbě infrastruktury, v boji se stále častějšími záplavami v Evropě selhávají. Stalo se zjevným, že je nutno změnit přístup a zaměřit se na samotné příčiny povodní namísto pouhého odstranění jejich následků.

Podle nedávno provedených analýz patří mezi četné chyby v územním a vodním hospodářství, které vedou k záplavám²¹:

- ▶ nevhodné plánování využití území,
- ▶ odlesňování výše položených území,
- ▶ řeky regulované a napřímené kvůli plavbě,
- ▶ mokřady a zátopové oblasti vysoušené kvůli zemědělství, dopravě a osídlení,
- ▶ zvýšená nepropustnost půdy v důsledku dopravní a sídelní zástavby,
- ▶ odřezávání slepých ramen a niv od řek.

Schůze Rady EU pro životní prostředí v říjnu 2002 pověřila Evropskou komisí, aby začala pracovat na vytvoření celoevropského mechanismu, jenž by pomohl členským i kandidátským zemím EU vytvářet nová a účinnější opatření k předcházení povodním. Ten by měl rovněž přispět k přechodu od vžitého schématu směrem k ekologicky vhodnějším formám vodního hospodářství. Některé členské státy, jako například Německo, již tímto novým směrem postupují.

Evropská environmentální agentura dospěla k závěru, že „regulace řeky z důvodu ochrany městského osídlení může urychlit propuknutí povodně a zvýšit riziko záplavy níže po proudu. Regulace obecně mění heterogenní meandrující řeku na homogenní přímý kanál se zvýšeným sklonem koryta, jednotnými průtokovými poměry a nižší rozmanitostí přirozených stanovišť v porovnání s nenarušenou situací“²². Hráze kanálu DOL by také mohly bránit rozlivu vody do říční nivy, což je jeden z hlavních prvků protipovodňové ochrany sídel a často i nutná podmínka přežití tammních ekosystémů.

Úseky řek spolu s jedněmi z posledních nedotčených záplavových niv v Evropě, jako je dolní tok řeky Moravy, vynikají druhovou rozmanitostí a význačnými schopnostmi absorpce živin, fungují také jako přirozené oblasti zadržování povodňových vod²³. Je zřejmé, že výstavba kanálu by měla značný potenciál zabránit zavedení ekologicky vhodnějšího vodního hospodářství včetně povodňového řízení na velkých částech dvou významných evropských povodí – povodí Odry a Labe, jakož i na moravské části povodí Dunaje, konkrétně v nivě řeky Moravy od Zábřehu (při případném návratu k variantě vedení trasy údolím Moravské Sázavy) po Děvín. Trasa kanálu by neodvratně musela vést přímo stávajícími přirozenými oblastmi zachycování (retenční inundace) velké vody, a tím by je odřízla od řek.

²¹ „Background Briefing Paper Managing Floods in Europe: The Answer Already Exists: More intelligent river basin management using wetlands can alleviate future flooding events“, WWF, Brusel, 2002

²² European Environment Agency: Sustainable Water Use in Europe, Part 3: Extreme Hydrological Events: floods and droughts. Environment issue report number 221, Kodaň 2001, str. 19

²³ Rybanič R., Šeffler J. & Čierna M. 1999. „Ekonomické hodnotenie prínosov ochrany a obnovy aluviálnych lúk“ v Šeffler J. & Stanová V. (eds.): Aluviálne lúky rieky Moravy – význam, obnova a manažment, Daphne, Bratislava

²⁰ Sdělení Evropské komise Evropskému parlamentu a Radě COM (2002) 481. Reakce Evropského společenství na záplavy v Rakousku, Německu a několika kandidátských zemích, Brusel, 28. 10. 2002

4.4 Kanál Dunaj-Odra-Labe a strategické posuzování vlivů na životní prostředí (SEA)

4.4.1 Obří projekt je nutné posuzovat transparentně a zodpovědně

Spolu s tím, jak se kanál DOL coby velký mezinárodní projekt v jednotlivých zemích setkává s rozmanitými překážkami, mění projektanti často strategii a prosazují dílčí řešení více či méně přijatelná pro jednotlivé země. V současné době tak například zdůrazňují „klíčovou úlohu“ úseku Dunaj-Břeclav, přičemž ostatním částem kanálu se v tichosti postupně snaží umetat cestu v legislativě, územních plánech a nejrůznějších dohodách. Tento postup ovšem vnáší do rozhodovacího procesu řadu nejednoznačností.

U některých velkých infrastrukturních projektů, které již byly realizovány v postkomunistických zemích střední a východní Evropy, byly použity nevhodné postupy v přímém rozporu s veřejným zájmem. Jejich uplatňování znemožňuje posouzení celkového ekonomického, společenského a ekologického dopadu projektů a zamezuje účinné účasti veřejnosti a průhlednému rozhodování. Ke klasickým neférovým postupům patří:

Salámová metoda: Celý projekt (například vodní cesty nebo dálnice) je rozdělen do řady dílčích projektů (například série přehrad nebo dálničních úseků). Tyto dílčí projekty potom představují oddělené investice s oddělenými rozpočty, rozhodovacími procesy a harmonogramy realizace. Namísto komplexního ekologického, sociálního, ekonomického, finančního a strategického posouzení projektu jako celku tento přístup umožňuje omezit posouzení jednotlivých dílčích projektů na více či méně irelevantní procedury s nulovým nebo velmi malým vlivem na plánované subprojekty.

Metoda maxima zahájených staveb: Obvykle je současně zahájena výstavba řady dílčích projektů na různých místech, které zpočátku nejsou přímo propojeny. Ačkoli nejsou zaručeny finance na jejich úplnou realizaci, vláda podepíše dlouhodobé závazné smlouvy na výstavbu s hlavními dodavateli. Poté, co stát investoval značné částky z peněz daňových poplatníků do řady projektů, jež po dlouhou dobu zůstávají nedokončeny a prodražují se, skončí pod rostoucím tlakem na jejich dokončení. Často ve fázi, kdy je již zjevná celková ekonomická neefektivita projektu, ale ten se přesto dokončí s argumentem, že když už bylo tolik proinvestováno, je potřeba zajistit návratnost alespoň části vynaložených prostředků. Stát tímto přístupem chudne, ale po letech není ve změti rozhodnutí reálné určit konkrétní viníky.

Otázka veřejného zájmu: Plánování a rozhodování o velkých infrastrukturních projektech je často nedostatečně průhledné a demokratické. Neexistuje jasná definice veřejného zájmu v jednotlivých oblastech, a je proto možné převážit „veřejný zájem“ na ochraně životního prostředí „veřejným zájmem“ na realizaci toho či onoho projektu.

Je zřejmé, že rozhodování o tak velkém projektu, jako je kanál DOL může být snadno zneužito způsobem popsáním v předcházejících odstavcích. Předjetí tomu lze korektním, průhledným a demokratickým provedením vstupních procedur a analýz, jakými jsou v ekologické oblasti strategické posuzování vlivů na životní prostředí (SEA) a hodnocení vlivů na životní prostředí (EIA) včetně přeshraničního posouzení dopadů na životní prostředí podle Úmluvy z Espoo.

4.4.2 Strategické environmentální hodnocení (SEA) a EIA

Zatímco posouzení EIA zkoumá projekty část po části, SEA je zkoumá komplexněji, v ucelenějším pohledu na plánovaný projekt. Jelikož tyto dva systémy hodnotí dopady projektů na životní prostředí odlišnými způsoby, je nezbytné aplikovat je oba.

Aby nedošlo k rozsáhlému negativnímu dopadu kanálu DOL na životní prostředí, mělo by rozhodně proběhnout strategické posouzení vlivů celého záměru na životní prostředí. Směrnice o SEA č. 2001/42/EC je platná od 1. 1. 2004 pro členské státy EU a 1. 5. 2004 pro nově vstupující státy. Doporučení Generálního ředitelství pro energetiku a dopravu (DG TREN) výslovně hovoří o nezbytnosti včasného provedení SEA.

Zpráva z hodnocení SEA by měla být přezkoumána úřady ochrany životního prostředí a všemi ostatními zainteresovanými stranami i veřejností²⁴. Zkušenost přitom ukazuje, že nejkvalitnější je taková SEA, která zahrne veřejnost do posuzování již od samého počátku. Má-li se o projektu nadále uvažovat, je podle Koalice za život řek Dunaje, Odry a Labe nezbytné, aby bylo hodnocení SEA na celý projekt kanálu Dunaj-Odra-Labe koordinováno Evropskou komisí, přičemž je potřeba zajistit i přeshraniční posouzení dopadů projektu v souladu s konvencí Espoo.

Další směrnice č. 97/11/EC, která novelizuje směrnici 85/337/EC, stanovuje podmínky pro hodnocení vlivů na životní prostředí na úrovni projektu (EIA).

Než dojde k rozhodování o investování jakýchkoli veřejných financí, je nezbytné provést porovnání s jinými alternativními řešeními, jasně formulovat veřejný zájem, provést komplexní zhodnocení rizik (včetně dopadů na makroekonomiku v případě velkých investic) a vypracovat návrh řízení rizik. Společně s posouzením SEA by před zahájením projektu měly být vypracovány odhad potřeb, analýza nákladů a výnosů (cost-benefit analysis), analýza nejnižších nákladů a analýza hodnoty ušlých zisků. Vypočtené projektové náklady musejí obsahovat (internalizovat) veškeré případné společenské, ekologické a ekonomické externality.

²⁴ DG TREN: Manual on Strategic Environmental Assessment of Transport Infrastructure Plans. Executive Summary

4.5 Mýtus o ekologické vodní dopravě aneb Srovnání emisí z různých druhů dopravy

Propagátoři nákladní vodní dopravy často argumentují tím, že lodní doprava má nižší negativní vlivy na životní prostředí než ostatní druhy dopravy. Následující údaje ovšem ukazují, že se jedná o mýtus. Analýza údajů z ČR například ukazuje, že co se týče emisí nákladní dopravy, nejlepší výsledky vykazuje elektrifikovaná železniční doprava. Při přepočtu na stejný dopravní výkon produkuje jen 36,1 % emisí CO₂ ve srovnání s vodní dopravou. Výrazně horší specifické emise než vodní doprava mají nákladní doprava silniční a naftová železniční trakce. Železniční tratě souběžné s trasou kanálu DOL jsou ovšem elektrifikovány, z čehož plyne, že z hodnocení emisí CO₂ vycházejí indexy železniční dopravy téměř třikrát lépe než ekvivalenty pro dopravu vodní.

Tabulka 4: Výkony nákladní dopravy a emise CO₂ (čisté tkm/t CO₂) v České republice za rok 2001

Doprava	Výkon (mil. tkm)	Výkon (%)	emise CO ₂ (tis. tun)	emise CO ₂ (%)	Výkon/emise CO ₂
Elektr. železnice	15 719	27	553	11	28,4
Vnitroz. plavba	606	1	59	1	10,3
Silnice	40 260	69	4 289	82	9,4
Naft. žel. trakce	1 906	3	296	6	6,4

Zdroje: Ministerstvo dopravy a spojů ČR; Centrum dopravního výzkumu Brno 1996; Zeman J., Český a Slovenský dopravní klub 2003

Z tabulky 5 vyplývá, že pouze v emisích SO₂ má vodní doprava výrazně lepší výsledky než elektrifikované železnice. Z hlediska emisí tuhých částic a zejména s ohledem na emise NO_x a CO je ovšem elektrifikovaná železnice výrazně ekologicky příznivější než vodní doprava.

Tabulka 5: Emisní náročnost elektrifikované nákladní železniční dopravy a vodní dopravy v České republice za rok 2001.

Položka	Tuhé částice (tuny)	SO ₂ (tuny)	NO _x (tuny)	CO (tuny)
Emise z 1 GWh vyrobené el. energie	1,1	14,7	2,5	0,34
Elektrifikovaná železnice na 1 mlrd. tkm	60,0	797,5	133,2	18,35
Vnitrozemská vodní doprava na 1 mlrd. tkm	85,0	31,1	1 311,5	1 147,54
Index el. žel./vod. d.	0,7	25,6	0,1	0,02

Zdroj: Zeman J., podle údajů Ročenek dopravy a údajů o výrobě a spotřebě elektřiny společnosti ČEZ. Srovnatelné údaje pro emise polétavých organických sloučenin (VOC) a polyaromatických uhlovodíků nejsou k dispozici.

Také hodnocení emisní náročnosti hlavních druhů dopravy na základě údajů Evropské komise dospívá k tomu, že železniční a vodní doprava jsou z hlediska emisí na jednotku přepraveného nákladu srovnatelné, parametry železnice vycházejí o něco příznivěji²⁵.

Podobně i výsledky nedávných studií v USA ukazují, že emise z lodní dopravy přispívají značnou měrou k emisím, které ovlivňují kvalitu ovzduší. Podle studie citované v čísle časopisu *Environmental Science and Technology* ze dne 15. 3. 2002, vydávaného Americkou chemickou společností (American Chemical Society) způsobuje komerční vodní doprava na řekách značné znečištění životního prostředí. Mezi znečišťující látky patří oxidy dusíku, jemné prachové částice a oxidy síry. Jak tvrdí James J. Corbett z Fakulty námořních studií Univerzity státu Delaware (College of Marine Studies), v okolí měst na velkých řekách může znečištění oxidy dusíku z lodní dopravy dosahovat úrovně znečištění způsobované hlavní dálnicí za plného provozu. Corbettova zjištění se zakládají na podrobném zkoumání emisí v ovzduší z komerčních plavidel v severozápadním regionu USA.

Shrnutí kapitoly 4:

► Realizace projektu by negativně ovlivnila (nebo přímo zničila) řadu vzácných přírodních biotopů řek a říčních niv, včetně lužních lesů, luk a mokřadů, a stanoviště ohrožených druhů rostlin a živočichů. Patří mezi ně i mnohé (potenciální) lokality sítě Natura 2000, jejichž poškození by bylo v přímém rozporu s environmentální legislativou EU.

► Výstavba kanálu by vedla ke zhoršení kvality vody v dotčených řekách. Hrozilo by snížení samočisticí schopnosti vodních toků a ploch.

► Kanál by byl v přímém rozporu s hlavními cíli a zásadami Rámcové směrnice EU pro vodní politiku, která požaduje „nezhoršení“ stavu vodních ekosystémů a dosažení „dobrého ekologického stavu“ všech vod do roku 2015.

► Výstavba kanálu by rovněž mohla zhoršit problémy s invazivními a nepůvodními druhy.

► Výstavba kanálu by ztížila přechod k ekologičtějšímu vodnímu hospodářství včetně prevence povodní na velké části významných evropských povodí Labe a Odry a na moravské části povodí Dunaje.

► Na celý projekt kanálu Dunaj-Odra-Labe by mělo být provedeno strategické posouzení SEA koordinované Evropskou komisí, a to před provedením posudků EIA na dílčí subprojekty. Součástí posudků EIA by měla být přeshraniční EIA odpovídající ustanovením Úmluvy z Espoo.

► V plánování a rozhodování o projektu kanálu obecně chybí zapojení veřejnosti. Veřejnosti je „nabízena“ účast na hodnocení EIA jednotlivých malých součástí kanálu (například u jezů na Labi v České republice), zatímco celkové posouzení projektu v procesu SEA dosud nezačalo, ačkoli dotčené země již mají k jeho provedení legislativní prostředky.

► Železniční doprava má podle řady analýz ve srovnání s dopravou po vodě nižší nebo srovnatelnou spotřebu energie. Elektrifikované železnice jsou co do emisí hodnoceny jako ekologicky příznivější než vnitrozemská plavba.

²⁵ Umweltschonend Mobil: Bahn, Auto, Flugzeug, Schiff im Umweltvergleich, Allianz pro Schiene 2003, www.allianz-pro-schiene.de

5. Kanál Dunaj-Odra-Labe a Evropská unie

5.1 Současný stav konceptu transevropských dopravních sítí (TEN-T)

Myšlenka takzvaných transevropských dopravních sítí (dále TEN-T) se v Evropské unii objevila poté, co se v 90. letech 20. století realizoval koncept jednotného evropského trhu. První usnesení v tomto smyslu bylo přijato v roce 1996. Rozšiřování Evropské unie vede také k rozšiřování rozsahu prioritních dopravních projektů. Základním materiálem, z něhož se v nových členských zemích vychází, je takzvaná TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment; Posouzení potřeb dopravní infrastruktury), zpracovaná sekretariátem TINA ve Vídni na objednávku Evropské komise²⁶. Většina infrastrukturních koridorů navržených hodnocením TINA, včetně kanálu DOL, je nyní součástí soustavy map zvaných Osnova transevropské dopravní sítě, jež tvoří Dodatek II Smlouvy o přistoupení k EU²⁷.

Použití hodnocení TINA jako základu pro výstavbu dopravní infrastruktury v přístupujících státech vyvolává vážné obavy z ekologických dopadů. Posouzení TINA nebylo doprovázeno s žádným hodnocením vlivů na životní prostředí. Zahnutí TINA do Smlouvy o přistoupení k EU pak dostaly vstupující země příslib možnosti realizovat i za evropské peníze výstavbu sítě vytvořené spíše na základě představ ministerstev dopravy v jednotlivých zemích než podložené seriózním ekonomickým a ekologickým zhodnocením²⁸.

V roce 1998 vyhlásila Evropská komise velký konzultační proces přehodnocení zásad TEN-T. Jelikož se Evropská rada po dlouhou dobu nedokázala shodnout na prioritních projektech, byl konečný termín předložení nového návrhu odložen na rok 2003. Byla ustavena pracovní skupina na nejvyšší úrovni, zvaná též Van Miertova skupina, která měla navrhnout nové prioritní projekty a Komisi s vytvořením nového přepracovaného návrhu TEN-T pomoci. K tomu došlo 30. 6. 2003²⁹. Návrh skupiny doporučuje, aby se Komise do roku 2010 soustředila na dokončení pěti ze čtrnácti prioritních projektů navržených v roce 1994 a započala 22 nových prioritních projektů s horizontem dokončení do roku 2020. Mezi 22 nových priorit patří i odstranění překážek na soustavě Rýn-Mohan-Dunaj. Cílem má být zlepšení splavnosti Dunaje na určitých úsecích, mimo jiné v úseku Vídeň-Bratislava. Ačkoli dosud není jasné, jaká technická opatření by měla být realizována, úprava tohoto úseku Dunaje by mohla podstatně posílit tlak na spojení z Dunaje podél řeky Moravy a technicky usnadnit výstavbu úseku kanálu DOL mezi soutokem Moravy s Dunajem a Břeclaví.

5.2 Investice do vodních cest v dotčených zemích a finance z EU

Stavba kanálu Dunaj-Odra-Labe je v zemích střední Evropy často ospravedlňována tím, že je obsažena v Evropské dohodě o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN). Podle této dohody představuje kanál Dunaj-Odra-Labe propojení takzvaných vodních cest mezinárodního významu E80 (Le Havre-Conflans-Le Havre-Tancarville-Koblenz-(Rýn)-Mainz-Bamberg-kanál-Mohan-Dunaj-Kelheim-Sulina), E20 (Hamburg-Magdeburg-Pardubice-Přerov-Dunaj) a E30 (Szczecin-Wrocław-Kozle-Ostrava-Přerov-Dunaj).

Z právní analýzy vypracované v roce 2000 na objednávku Správy CHKO Poodří ovšem vyplývá, že poznámka „propojení Odra-Dunaj“, uvedenou v Dodatku I dohody AGN, nelze vykládat jako právní závazek České republiky na svém území průplav vybudovat. A konečně, že dohodu AGN nelze vykládat způsobem, který by porušil jiné mezinárodní dohody, jichž je země zúčastněnou stranou, tedy například Ramsarskou úmluvu o ochraně mokřadů³⁰.

Nicméně v důsledku zahrnutí kanálu DOL do dohody AGN se projekt vyskytuje v řadě politik a plánů zemí střední Evropy. Několik projektů na plánované trase kanálu v České republice, Rakousku, Polsku a na Slovensku je v různých fázích plánování nebo i dokončenosti. Následující odstavce přináší přehled některých investičních plánů na dotčených řekách, které se přímo nebo nepřímo vztahují k výstavbě kanálu DOL.

Slovensko

V Koncepci rozvoje vnitrozemské vodní dopravy Slovenské republiky z roku 2000 je obsažena výstavba vodní přehrady Bratislava-Wolfsthal a příprava kanálu DOL v souladu s dohodou AGN³¹. Podle této koncepce by měla stavba kanálu v první fázi pokračovat k plánovanému přístavu Devínska Nová Ves (5 km proti proudu od soutoku Dunaje s Moravou).

V roce 2000 byla na slovenském ministerstvu životního prostředí registrována počáteční studie k vybudování přístavní rampy v Děvínské Nové Vsi. Projekt navrhuje společnost České přístavy a podkládá jej údajnými požadavky na přepravu automobilů z nedalekého výrobního závodu Volkswagen vodní cestou. Předpokládané náklady činí asi 1,2 milionu eur a navrhuje se spolufinancování projektu z evropského programu PHARE.

²⁶ <http://www.tinavienna.at>

²⁷ <http://www.europa.eu.int>

²⁸ „Trans-European Transport Networks: Options for a sustainable future“ T&E, 2003:8

²⁹ http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg_en.htm

³⁰ Právní analýza k navrhované stavbě kanálu na Odře (Odra-Dunaj), Mičoch, S., 20. 10. 2000

³¹ Koncepcia rozvoja vodnej dopravy Slovenskej republiky, Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, schválená usnesením vlády č. 469 z 21. 6. 2000.

V květnu 2003 proběhlo jednání slovenského a českého ministerstva dopravy ohledně napojení České republiky na řeku Dunaj. Dosud nepadlo žádné rozhodnutí. Zpráva Van Miertovy pracovní skupiny z června 2003 a po ní také návrh Evropské komise ze září téhož roku navrhuje zlepšení splavnosti úseku Dunaje mezi Vídní a Bratislavou, avšak bez uvedení jakýchkoli technických podrobností.

Rakousko

Pokud projekt přijde na pořad dne, je Rakousko ochotno o něm uvažovat, údajně i přislíbilo podporu české žádosti na získání prostředků z Fondu soudržnosti. První etapa by přitom mohla až z devadesáti procent procházet jeho územím, což by se na Moravském poli neobešlo bez zásahů jak do přírodně a krajinně hodnotných území, tak do obytné zástavby a již existující infrastruktury.

Česká republika

Projekt průplavu má podporu zejména ve dvou vládních usneseních. Prvním z nich je vládní usnesení č. 635/1996, které umožňuje představitelům české vlády zahájit vyjednávání s představiteli ostatních států na trase kanálu DOL o vyhrazení územních rezerv pro výstavbu kanálu v rámci územních plánů dotčených územních celků. Druhým je vládní usnesení č. 1319/2001 o úpravě Programu rozvoje vodní dopravy v České republice do roku 2005 – to podporuje splavnění některých budoucích úseků kanálu. Napojení Břeclav-Dunaj je také na seznamu priorit ČR pro Fond soudržnosti.

V České republice se plánují dále tyto činnosti související s kanálem DOL či budované paralelně s ním.

i) Labe

- ▶ plánované přehrady nebo jezy Prostřední a Malé Březno na Labi mezi Ústím nad Labem a česko-německou státní hranicí
- ▶ plánovaný silniční obchvat Přelouče umožňující prodloužení vodní cesty do Pardubic
- ▶ prodloužení vodní cesty z Přelouče do Pardubic
- ▶ přístav a průmyslová zóna v Pardubicích a Kolíně

Tyto projekty je snaha prosadit přesto, že po levém břehu Labe vede modernizovaný železniční koridor, po pravém pak v úseku od Kolína k Ústí nad Labem kapacitní železniční trať.

ii) Odra

- ▶ průplav Ostrava-Kozle
- ▶ průmyslová zóna Dolní Lutyně u Bohumína

Podél Odry přitom také vedou dopravní koridory s dostatečnou kapacitou: modernizovaný železniční koridor Přerov-Ostrava-Katovice a část prioritního dálničního koridoru TEN-T Katowice-Ostrava-Brno-Břeclav-Vídeň), jenž se postupně buduje.

iii) Morava

- ▶ plánovaná přehrada Teplice nad Bečvou
- ▶ plánované přístavy Břeclav, dále Hodonín (Holíč) a Přerov,

což předpokládá vybudovat plavební kanál od Vídně, resp. od Bratislavy do prostoru jižní Moravy s pokračováním do Přerova a dále.

Také podél řeky Moravy od Bratislavy i od Vídně k Břeclavi vedou železniční tratě modernizované na parametry TEN-T. Stejně tak je tento úsek v souběhu s částí prioritních dálničních koridorů TEN-T Katowice-Ostrava-Brno-Břeclav-Vídeň a Berlín-Praha-Bratislava-Budapešť-Bukurešť-Istanbul.

V březnu 2003 ustavil český ministr životního prostředí pracovní skupinu zabývající se kanálem DOL, v níž působí odborníci z oblasti životního prostředí i několik zástupců ekologických organizací. Jejím cílem je zajištění dostatečných podkladů a informací o projektu pro jeho úřad.

V létě 2003 zadalo Ředitelství vodních cest České republiky vypracování studie proveditelnosti vodního spojení Břeclavi s Dunajem. Studie byla dokončena koncem roku 2003 a počátkem roku 2004 prošla oponentním řízením. V době zveřejnění tohoto materiálu nebyla široce veřejně přístupná, je o ní však známo, že zvažovala tři varianty napojení s výhledem k budoucímu propojení Dunaje a Odry.

Pokud jde o financování z EU, doufají navrhovatelé projektu v získání až 85 % financí na různé etapy výstavby kanálu DOL z fondů Evropské unie, zbytek by měla pokrýt převážně Česká republika, v případě úprav na Odře a Labi i Polsko a Německo. Vzhledem k očekávaným nákladům ve výši stovek miliard korun se nejedná o malé sousto. Z hlediska propojení Břeclavi na Dunaj se přitom vedou jednání jak s Rakouskem (napojení přes Moravské pole), tak se Slovenskem, kde došlo k obnovení jednání po pauze mezi lety 1993–2002, kdy každá strana koncipovala nezávisle své představy vodní cesty (odtud také slovenská myšlenka vlastního spojení Váh-Odra přes pohraniční slovensko-polské hory).

Polsko

V Polsku je situace odlišná v tom, že zde se uvažuje splavnění řeky Odry, zatímco v Rakousku, resp. na Slovensku a Česku by musel z velké části vzniknout téměř úplně nový umělý plavební kanál podél řek Moravy a Odry a v navazujících úsecích na Labe a Odru, které musí překonat rozvodnice řek.

Největší dopad na Odru se bezpochyby odvíjí od Programu pro Odru – 2006, tedy plánu na modernizaci celé vodní soustavy v povodí Odry přijatého polským sejmem. Patří sem protipovodňová ochrana, ale také zlepšení splavnosti Odry a její zvýšené využití pro vodní energetiku. Program má být realizován v letech 2002–2015. Náklady se odhadují na přibližně 2,5 miliardy eur. Minimálně 50 % z této částky hodlá polská vláda zajistit spolufinancováním od Evropské unie; naděje na získání takové sumy je ovšem mizivá. Důvodem je nejen nedostatek prostředků pro spolufinancování ze strany Polska, ale i konfliktnost celého záměru, který by podél řeky zničil cenné potenciální lokality soustavy Natura 2000. Kromě toho je plánovaná výstavba dvou přehrad na Odře v přímém rozporu s Rámcovou směrnicí pro vodní politiku. Část rozpočtu programu je vyhrazena na stavební práce na řece Odře,

včetně takových, jako je prohlubování dna řeky kvůli splavnosti.

Německo

Krátce po ničivých povodních v srpnu 2002 ohlásila německá vláda úplný konec veškerých stavebních prací na Labi. Ačkoliv na něm již řadu let klesá objem přepraveného zboží, sílí poslední dobou opět hlasy propagátorů dalších navigačních prací. Poslední vyjádření německého ministerstva dopravy z března 2004 však potvrzují, že do toku Labe se zasahovat nebude a plavební podmínky by měly zůstat stejné jako v současnosti, což je hluboko pod požadovanými parametry kategorie Vb.

Shrnutí kapitoly 5:

- ▶ Přepracovaný seznam prioritních projektů TEN-T obsahuje zlepšení splavnosti úseku řeky Dunaje Vídeň-Bratislava. To by mohlo za jistých okolností zvýšit tlak na splavnění řeky Moravy z důvodu usnadnění výstavby úseku kanálu DOL Dunaj-Břeclav-Hodonín.
- ▶ Posouzení TINA se stalo podkladem pro rozšíření TEN-T do nových členských zemí EU, aniž by proběhlo hodnocení SEA. Tento proces byl rovněž opomenut, když se kanál DOL stal součástí oficiálních plánů v několika zemích střední Evropy.
- ▶ Stavba plavebního kanálu Dunaj-Odra-Labe se často zdůvodňuje tím, že je součástí Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN). Podle právního rozboru ale pro země jako Česká republika neexistuje žádná povinnost průplav na svém území budovat. Realizací smlouvy AGN nesmí být porušena ustanovení jiných mezinárodních dohod, které v daném státě platí, jako je například Ramsarská úmluva o ochraně mokřadů.
- ▶ Na řekách ve střední Evropě je v různých fázích přípravy či výstavby několik staveb souvisejících s průplavem DOL. Opodstatnění těchto projektů je často nedostatečné, založené na překonaných tržních strategiích nebo v přímém rozporu s dříve provedenými rozborů nákladů a výnosů.
- ▶ Navrhovatelé těchto částí potenciálního kanálu DOL neuspěli v jejich zahrnutí do současného seznamu priorit TEN-T, ale stále se zaměřují na získání velkého dílu financí na tento projekt (až 85 % z fondů EU).

6. Požadavky „Koalice za život řek Dunaje, Odry a Labe“

Na základě předchozích odstavců žádá „Koalice za život řek Dunaje, Odry a Labe“ následující:

► Neposkytovat žádné veřejné finance EU ani jednotlivých států na výstavbu kterékoliv části plavebního kanálu Dunaj-Odra-Labe, dokud nebude provedeno úplné strategické posouzení vlivů na životní prostředí a rozbor nákladů a výnosů všech relevantních variant včetně porovnání s ostatními druhy dopravy. Takovéto provedení by mělo zohledňovat i přeshraniční aspekty projektu a proběhnout v souladu s Úmluvou z Espoo o posuzování projektů s přeshraničními dopady na životní prostředí.

► Dojde-li se po relevantním posouzení k závěru, že výstavba kanálu DOL nemůže proběhnout bez porušení environmentální legislativy EU, měl by být projekt vypuštěn z mezinárodních i národních rozvojových plánů, operačních programů a všech relevantních politik.

► Využít finance Evropské unie ke zpracování předběžných studií a vypracování ekologicky přijatelných dopravních řešení, jež odpovídají ustanovením environmentální legislativy

EU, zejména pak Směrnice o ptácích, Směrnice o stanovištích a Rámcové směrnice pro vodní politiku.

► Realizovat požadavky Rámcové směrnice pro vodní politiku týkající se dalšího nezhoršování stavu vodních ploch a toků a dosažení „dobrého ekologického stavu“ prostřednictvím integrovaného řízení povodí s ohledem na specifickou hodnotu mokřadů pro vodní hospodářství na Moravě, Odře a Labi.

► Plně implementovat environmentální legislativu EU, zejména Směrnici o ptácích a Směrnici o stanovištích, ve všech dotčených zemích, včetně úplného ustanovení a zajištění sítě chráněných území Natura 2000.

► Nedílnou součástí jakéhokoliv plánování a/nebo rozhodování prováděného v souvislosti s konkrétními projekty, jakým je například plavební kanál Dunaj-Odra-Labe, by měl být přístup veřejnosti k rozhodování.

► Evropská unie i úřady jednotlivých zemí by měly zajistit osvětu v oblasti hodnot a funkcí přirozených říčních ekosystémů: ochrana řek a přírody by měla být základem péče o naše společné životní prostředí.



Glogov – most přes Odru



Přirozený rozliv vod na soutoku Moravy a Dunaje



Schématický obrázek oblastí, kterých by se dotkla výstavba kanálu Dunaj-Odra-Labe. Zeleně jsou vyznačena místa s vysokou ekologickou hodnotou (národní parky, CHKO, navrhované lokality soustavy Natura 2000).



Mapa 4.6., která je součástí přílohy II Smlouvy o přistoupení k EU (AA2003/ACT/Annex II/en 1645), obsahuje kanál Dunaj-Odra-Labe jako možnou budoucí součást transevropské dopravní sítě.

Toto stanovisko vypracovali: Milan Janák, Pamela Germann (Institut aplikované ekologie DAPHNE – Slovensko), Jeroen Kuiper (BUND Berlin – Přátelé Země Německo), Pavel Příbyl (Hnutí DUHA – Přátelé Země ČR). Do publikace dále přispěli: Juraj Zamkovský (CEPA – Přátelé Země Slovensko), Francisco Tavares a Ellen Townsend (WWF European Policy Office).

Fotografie: Hans-Jörg Wilke, Ina Koppe, Rafal Plezia, Stephan Gunkel, Viera Stanová, archiv.

Překlad: Petr Kurfürst

Sazba: Richard Watzka, DAPHNE

Tisk: AZ Color Print

ISBN: 80-86834-06-9

Červen 2004 © Hnutí DUHA



Kontakt:

► Hnutí DUHA

Bratislavská 31

602 00 Brno

tel.: +420-545 214 431

fax: +420-545 214 429

email: info@hnutiduha.cz

www.hnutiduha.cz

www.bankwatch.org



Vydání této publikace umožnila podpora:



THE REGIONAL ENVIRONMENTAL CENTER
for Central and Eastern Europe

2004 © Hnutí DUHA

ISBN: 80-86834-06-9