

Zhodnocení situace a dosavadních aktivit plánování a realizace vodní cesty

DUNAJ-ODRA-LABE

Analýza z pohledu ochrany přírody a životního prostředí

Unie pro řeku Moravu

Brno 1999

Předmluva

"Velké" projekty žijí zřejmě svým vlastním životem mimo čas a politické režimy. Přesvědčuje nás o tom i přírodně oživovaná 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 zkracována nebo přímo bagatelizována, přestože odborníci z oborů biologie, ekologie, geografie a životního prostředí je již tehdy kvalifikovaně formulovali.

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, tak také nyní má tento projekt četné odpůrce a příznivce.

Tato studie se pokouší vytvořit ze stávajících návrhů variant a studií vodní cesty přehledný celkový obraz o nejdůležitějších technických údajích, nákladech, užitku, množství dopravených nákladů po vodě. Pokouší se také provést shrnutí a porovnání stavebních nákladů na vodní cestu se stejnou dopravní trasou realizovanou jako železnice.

Ekologické aspekty projektu vodní cesty DOL byly dosud podrobněji analyzovány a diskutovány pouze na některých dílčích úsecích a ani tam ne 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 zpracována studie z iniciativy rakouského regionálního centra WWF, ve spolupráci s dalšími nevládními ekologickými organizacemi dotčených zemí 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.

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.

Úvod

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. Ve své funkci by byla jakousi symbolickou spojnicí mezi říčními povodími, průmyslovými středisky a dopravními směry.

Poněvadž z tohoto projektu však nelze očekávat pouze hospodářské výhody, ale také silný ekologický impakt v celé trase, probíhaly a stále probíhají v předprojektové fázi změny týkající se trasy kanálu, jeho realizačních kroků a jeho funkcí. Tak například trasa podél dolního toku řeky Moravy v Rakousku a na Slovensku byla několikrát měněna a dosud její stanovení nemá právní zakotvení. Stejně tak se zdá, že v Polsku je kladen druhořadý význam čistě dopravně technickému významu 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 jen sporadicky zveřejňovány, nebo jsou překrývány stále novými variantami vedení trasy, které vyžadují další časový prostor na jejich posouzení.

Tím, že se trasa kanálu přirozeně koncentruje na toky řek, stává se skutečně závažným problémem zásahů do krajiny v okolí řek a do ekologicky cenných zbytků nivních ekosystémů těchto řek, a to i z hlediska mezinárodního zájmu. Regulované toky, systémy umožňující vzduť a systémy plavebních komor již dnes mají svůj degradační vliv v povodí Rýna, Dunaje a Odry, přičemž významné dopravně-hospodářské směry přepravy zboží ne vždy v potřebné míře využívají těchto vodních cest. Navíc je určitá výhoda ochrany životního prostředí, daná lodní dopravou v porovnání s železnicí, pouze velmi omezena na splavné velké řeky a je jen podmíněně platná, pokud se podíváme na celkové bilance v úplné trase vodních cest.

Megalomanské projekty, jakým je nesporně kanál Dunaj-Odra-Labe, měřící svoji dobu výstavby na desetiletí, jsou navíc jen sotva realizovatelné z hlediska společenského a reálně politického, a pro mnohé dnešní kritiky představují utopické záměry. Přesto žije myšlenka této staré vize dále a jsou pravidelně 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, ačkoliv v době dokončení již mnohé nejsou technicky moderní ani rentabilní (jako příklad uvádějí rakouští ekologové dunajskou elektrárnu Freudenu).

Historie vodní cesty DOL

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 pronikajícím Turkům do střední Evropy. Mimo jiné se podařilo tato vojska zatlačit galérami plujícími po Dunaji. Při podepsání mírové smlouvy v roce 1699 a následně roku 1718 byly poprvé smluvně potvrzeny obchodní možnosti po 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, kde šlo o alternativní trasu jako konkurenci vůči soukromé severní dráze císaře Ferdinanda. Tentokrát se projekt kanálu vedeného souběžně s řekou Moravou stal obětí dlouhé hospodářské recese a později nedostatku peněz. Také nebyly využity státní obligace, protože od roku 1872 do konce století se nenašel žádný ministr financí, který by se nechal nadchnout myšlenkou kanálu. Realizace plánů se neuskutečnila ani po roce 1901, kdy rakouským říšským zákonem o vodních cestách byla 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.

V letech 1938-43 byl skutečně postaven na východním okraji Vídně první dílčí úsek kanálu „Dunaj-Odra, (3 vodní zdrže s celkovou délkou 5 km). Politickým vývojem v následujících desetiletích a rozmachem motorizované dopravy zboží především po silnici, ztratila však znovu tato myšlenka na významu. Koncem 50. let požadovali sovětští 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 a tato myšlenka byla pak 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. UN-ECE (Economic Commission for Europe) 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), (členové: Ekotrans Moravia, Vídeňský přístav a Vodohospodárska výstavba v Bratislavě) v roce 1992 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 prvních měsících roku 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.

Stávající stupeň územně plánovací přípravy a legislativní souvislosti

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 - obnoveně koncipované právě začátkem sedmdesátých let. V dalším období osmdesátých let se trasa v návrzích projektantů zcela libovolně a nezávisle na čemkoli měnila, bez ohledu na chybějící legislativní stránku a další vazby. 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 je obsažen seznam dopravně významných využitelných vodních cest a jsou v něm zahrnuty mimo zbytku Labe (po Opatovice) 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.

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.

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. místopředsdovi 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.

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.

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 a budování dalších, aby vodní doprava mohla konkurovat železniční a silniční.

U naší zahraniční vodní přepravy se argumentuje, 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 dopravě železniční z Děčína do námořních přístavů v západní Evropě). Uvádí se, že 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 uvedeno 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 !

Pokud je nám známo, návrhy vodní cesty DOL nebyly nikdy podrobeny komplexnímu hodnocení vlivů tohoto díla na jednotlivé složky a celý komplex životního prostředí, tedy i 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 244/92 Sb.) odborná diskuse mezi tvůrci technických řešení a ekologickými oponenty postrádá rovnoprávnou informační platformu.

Současné cíle vodní cesty DOL

V porovnání s dřívější situací nestojí za současnou myšlenkou kanálu pouze dopravní aspekt. Principiálně však vychází zastánci z toho, že výstavbou tohoto kanálu v Evropě dojde ke zdvojnásobení vnitrokontinentální dopravy. Ulehčení narůstající dopravní laviny z východní Evropy a přeložení dopravy z nákladní silniční a železniční na lodní dopravu má být realizováno stále více tímto kanálem. Některé průmyslové regiony, např. ve Slezsku a na severní Moravě by se napojením na tento kanál staly zajímavými z hlediska nových odbytišť. Faktor „voda“, by se stal výhodným z dispozičního hlediska.

Z druhého pohledu – alespoň v Rakousku a Česku – existuje řada úvah o různých doplňkových projektech vázaných na tuto vodní cestu: mají být postavena nová sídliště, průmyslová zařízení, přístavy a také rekreační zařízení, která mají vodní cestu učinit atraktivnější. Tyto projekty mají zdůraznit rozmanitost využití území a v neposlední řadě také usnadnit společné financování jinými subjekty. V Česku byly již před lety vedeny intenzivní rozhovory s přílehlými obcemi s cílem zjistit jejich zájmy ve spojitosti s kanálem. V tomto smyslu bylo rozhodnuto o obnovení plavby na Bařově kanálu pro rekreační využití jako propagační akce podporující lodní dopravu s vícefunkčními účinky.

Tento polyfunkční koncept vodní cesty je zachycen také například ve „Vývojové koncepci 2000 pro kanál Dunaj-Odra-Labe (úsek Vídeň-Angern)“, z roku 1998, kde je prezentováno preferované víceúčelové zařízení na 33 km dlouhé trase Vídeň - Lobau - Gänserndorf - Angern, s následujícími dílčími moduly:

Příroda: rekreace u vody (rybaření, chov ryb, jízda na koni, vytváření biotopů pro volně žijící živočichy prostřednictvím vedlejších ramen toků a rybníků; dolnorakouská cyklistická stezka, naučná přírodní stezka člunem.

Bydlení u vody: nové rodinné a řadové domy, druhé bydlení pro vlastníky člunů.

Rekreace a sport: zřízení jachtařského a námořního klubu, vodní sporty od koupání až po vodní lyžování, umělé vlnobití, ponorka jako diskotéka, bruslení na vedlejších ramenech.

Turistika: jízda na člunu, dovolená na selské usedlosti, prohlídky a různá představení, tématická zařízení pro „zážitky“, (napojení na safari, zahradní výstavy).

Hospodářství: přístavní a průmyslové lokality Gross-Enzersdorf a Gänserndorf, překladiště surovin, obchvat aglomerace Vídeň.

Doprava: vodní cesta pro lodní soupravy, čluny jako taxi, pasažérské lodi a hausbóty.

Záměrem budoucích zřizovatelů a provozovatelů je vytvořit ekologické kompenzační plochy jako náhradu za přírodní a krajinné prvky narušené nebo zlikvidované kanálem, podobně jak tomu bylo u kanálu Rýn-Mohan-Dunaj, u elektrárny Neu Donau/Freudenau a nebo u kanálu na Moravském poli. *Přitom však samotné ekologické zásahy, zvláště v chráněných krajinných oblastech, nejsou zmíněny buď vůbec, nebo pouze okrajově. Tak například rozdělení národního parku „Donauauen“, v Lobau je zde bagatelizováno a uvedeno pouze jako vymýcení 180 m dlouhého lesního úseku.*

Tím dostává kanál - alespoň v ekologicky citlivém Rakousku – pestrý krycí plášť, kterému nelze na první pohled nic upřít. Také tím, že rakouský úsek kanálu, probíhající silně antropogenně ovlivněným regionem Rakouska – Moravským polem, se dá snadno prezentovat jako oáza zeleně, do níž budou zabudovány nové zelené pásy a umělé vodní plochy.

- **Evropské dopravní plány**

Je jisté, že tato vodní cesta má mít evropskou dimenzi i příslušné technické parametry. Význam kanálu je soustředěn pouze na Česko a Rakousko a proto se zde dostává do polohy politických diskusí. Na Slovensku, v Polsku a zvláště v Německu představuje nová výstavba nebo rozšíření této vodní cesty politicky bezvýznamný prvek a není předmětem aktuálních projektů.

Také v Bruselu je zájem o tento projekt pouze ze strany Generálního ředitelství dopravy. Koncem roku 1994 oznámil vídeňský zástupce starosty Mayr, že prý kanál Dunaj-Odra-Labe má prioritu v rámci transevropských sítí (Trans-European-Networks – TEN). Jak se pak ukázalo, tento projekt nebyl v roce 1994 zahrnut „Christophersenovou„ skupinou do Bílé knihy ES. Pouze v seznamu C se hovoří o jakémsi kanálu „Labe-Odra-Dunaj,, v Německu s tím, že se jedná o spojení přes řeky Havel a Sprévu. V dopravním výboru Evropského Parlamentu byla vodní cesta DOL označena jako nerealistický projekt, na který Evropské Společenství nemá peníze.

Trasa vodní cesty a technické aspekty

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

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 slovenskými nivami 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 (spodní varianta) a se zdymadly v Hohenau (4,50 m), Břeclavi (2-3 m) a Mikulčicích (7,70 m).

nebo

→ Trasa z Angernu do Hohenau (zaústění do Moravy). Délka: 29 km. Pak dalších 32 km po Moravě až do Hodonína. Zdymadlo Hohenau (4,50 m).

- Trasa z Bratislavy-Děvín 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.

Nejistota z hlediska vedení trasy laterálního kanálu na rakouském území platí především pro úseky severně od Angernu, kde se kanál v určitých místech dostává velmi blízko současného koryta řeky Moravy a jsou oprávněné obavy, že se kanál do tohoto prostoru nevměstná.

V souvislosti s tímto spojením přes Rakousko se objevilo také nové trasování kanálu v navazující moravské části, kde po křížení s Dyjí obchází severně Břeclav (situovaný přístav) a pak se stáčí na východ s pokračováním v trase současného koryta Kyjovky až do Hodonína. Nevyužívá tedy hraniční koryto Moravy, které bylo k tomuto účelu upraveno s nevratnými následky likvidace přirozrného říčního ekosystému v celém kanalizovaném úseku.

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

Pokusíme se vytvořit přehledný celkový obraz o důležitých technických údajích jednotlivých větví voní cesty DOL, o odhadovaných nákladech na jejich vybudování a o dopravovatelných množstvích nákladů.

Etapy realizace vodní cesty Dunaj-Odra-Labe

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.

Dunajská větev

První etapa by probíhala od Dunaje přes zregulovanou Moravu až do Hodonína, s délkou 94 km (*další varianty mají délku 80, 96, popř. 101 km*) a **2-3 zdymadly** (případně s lodním tunelem) a **kanálovým mostem nad řekou Moravou**. Dodnes však není jasné, jak bude vypadat průběh této etapy. Tato otázka musí být ještě vyjasněna a rozhodnuta jak rakouskou, tak také slovenskou stranou.

Druhá etapa by probíhala od Hodonína – jako tok regulovaný zdymadly, s celkovou délkou 80 km a spádem 65 m, se 7 zdymadlovými stupni:

Hodonín: h = 4,70 m;

Rohatec: h = 11,40 m;

Uherské Hradiště: h = 6,60 m;

Bělov: h = 4,50 m;

Kroměříž: h = 4,80 m;

Zaříčí: h = 10,50 m;

Rokytnice: h = 24 m.

Následně se kanál dělí u Přerova na dvě větve:

Větev Odry

První etapa Přerov – Ostrava s délkou 102 km, spádem 125 m, vrcholovou výškou 275 m n.m. a 8 zdymadlovými stupni:

Buk: h = 25 m;

Trnávka: h = 25 m;

Bernatice: h = 25 m;

Petřvald: h = 23 m;

Proskovice: h = 8,50 m;

Vyskovice: h = 9 m;

Svinov: h = 5,30 m;

Přívoz: h = 6,70 m.

kanálový tunel východně od Hranic (délka cca 1 km)

Tato trasa vede severně od řeky Bečvy a na sever od železnice 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 etapa 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 jezery**, jejichž místo a velikost nejsou přesně známy, vyjma prvních **dvou zdymadel** v Polsku, a to:

Olza: h = 6 m;

Bienkowice: h = 9 m;

Nejnovější varianta *používá nikoliv 3 nýbrž 2 zdymadla*, jihozápadně podél plánovaného umělého jezera Racibórz a kousek před městem Racibórz se spojí zpět s Odrou. *Toto jezero má*

sloužit současně jako poldr proti záplavám a také jako zásobovací nádrž Odry pro případ nízkého stavu vody na řece.

3. Etapa v Polsku až do Štětína (pobřeží Severního moře)

Přesné informace o tomto 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 a celková funkčnost vodní cesty DOL. Pokud by se tato úprava neuskutečnila, ztratil by celý úsek spojení s Dunajem svůj ekonomický význam.

Větev Labe

Varianta trasy vedená údolím Třebůvky (plánovaná od sedmdesátých let)

2. Etapa Přerov – Pardubice: délka 150 km, spád 348 m, 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 a 4 zdymadla se spádovou výškou 20-25 m:

Trasa kanálu vede zpočátku východně od Olomouce a pak na sever od Litovle do Králové. Odtud vede jedna varianta s jedním zdymadlem u Střelic (jihozápadně směrem moravskou nivou přes CHKO Litovelské Pomoraví) a přes kanálový most do Loštic. 2. varianta obchází prostřednictvím lodního zvedacího zařízení Králová tuto chráněnou krajinnou oblast a křížuje Moravu dále severně pomocí 2 km dlouhého kanálového mostu. Z Loštic jde nejprve jižním obloukem nahoru na Českomoravskou vrchovinu (lodní zvedací zařízení Pěčíkov), pak na sever, východně od Moravské Třebové a České Třebové, dále na západ 0,5 km dlouhým tunelem horou Vilamovský a na sever od Vysokého Mýta k dalšímu zvedacímu zařízení Zálší a dále dolů na západ přes 3 zdymadla do Pardubic až k hornímu toku Labe.

1 lodní zvedací zařízení Králová: $h = 41$ m; (nebo zdymadlo Střelice, $h = 25$ m)

1 kanálový most nad nivou řeky Moravy

2 zdymadlové stupně: Loštice: $h = 9$ m; (u 2. varianty: $h = 25$ m)

Bezděkov: $h = 20$ m;

2 lodní zvedací zařízení: Pěčíkov s výškou 100 m a 0,5 km dlouhým kanálovým tunelem)

Zálší: $h = 103$ m, které by se případně doplnily o 5 až 6 zdymadel; dále pak další

3 zdymadlové stupně: Dvořisko: $h = 25$ m;

Turov: $h = 25$ m;

Černá za Bory: $h = 25$ m;

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

Přerov - Pardubice: nejsou k dispozici údaje o počtu a výšce zdymadel ani zvedacích lodních zařízeních, uváděný je záměr na vybudování tří vodních nádrží (zásobování vodou a součinnost s protipovodňovou ochranou):

poldr Krasíkov: výška 12-15 m,

nádrž Hoštejn na Brezné: výška 35 m,

nádrž Drozdov: výška 90 m

3. Etapa Pardubice - Hamburg

Až na pobřeží Severního moře by muselo být Labe upraveno, kvůli současné omezené splavnosti 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 nákladů a užitků.

Z uvedeného popisu vyplývá, že výstavba zcela nového úseku vodní cesty DOL (vedené řekou nebo laterálním plavebním kanálem) se týká celkové délky 476 km: úsek z Vídně do Polska (po gliwický kanál) v délce 326 km a dalších 150 km pro úsek Labe do Pardubic. Navíc by bylo třeba splavnit na větší kapacitu obě severní části vodní cesty - úseky na středním toku Labe (45 km + 630 km) a Odře (520 km), což dává celkovou délku **více než 1600 km** na řekách Moravě, Odře a Labi. O takovém rozsahu staveb vodní cesty DOL se však projekty dosud nezmiňovali, ačkoliv právě toto je hlavním cílem realizace.

Parametry vodní cesty DOL

Plavební profil je navržen s hloubkou 4 m, pro ponor lodí 2,80 m a šířkou 55 m pro lodi 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 (tyto údaje uvádí dokumenty *Sdružení DOL*). Celoročně nelze tedy, už jen kvůli hloubce, využívat kanál stoprocentně. Navíc v zimě 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 spřažení tažných lodí, což by znamenalo, že by muselo být pro kanálové úseky s nimi manipulováno nebo zboží překládáno. Taková „narušovaná doprava,“ činí lodní dopravu nerentabilní v porovnání s dopravou po železnici nebo kamiony.

K plánovaným obrovským lodním zvedacím zařízením je třeba podotknout, že se nejedná pouze o velká stavební díla a tedy i podstatné zásahy do krajiny, nýbrž o zcela nové dimenze v rámci evropské lodní dopravy. Čtyři stávající lodní zvedací zařízení na kanálu Rýn-Marna v Alsasku (výška 40 m), kanálu Odra-Havel na východ od Berlína (35 m), kanálu Labe-Mittelland na sever od Magdeburgu (25m) a bočního kanálu Labe u Lüneburgu (61 m) mají podstatně nižší zvedací výšku v porovnání s plánovaným úsekem Labe. Z technických důvodů nemohou do těchto zvedacích zařízení také vjíždět spřažené lodi, nýbrž pouze samostatné lodě s délkou do 110 m.

Zásobení vodní cesty potřebným množstvím vody pro její provoz

Na otázku odkud bude přivedena voda do kanálu jsme dostali od projektantů kanálu odpověď, že voda bude čerpána z Dunaje nahoru podél kanálu. Navíc je k tomuto účelu plánována přehrada u Teplicích 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 stádiu záměrů a úvah, které nejsou podloženy reálnými bilancemi ani mezinárodními dohodami.

Využitelné množství vody a její původ mají ve skutečnosti zásadní význam pro řadu úseků:

- **Úsek Vídeň-Angern:**

Nepočítá se s variantou vyvedení vody řeky Moravy u Kútů do tohoto nejspodnějšího úseku kanálu. Pokud by se tak stalo, pak ztráta vody by pro Moravu v době nízkých srážek (průtok 8 m³ v době letního minima!!) by byla velmi problematická. U pravděpodobnější obrácené alternativy má být do kanálu přičerpávána voda z Dunaje, která pak u Kútů má být vpuštěna

do Moravy (nebo u Břeclavi do Dyje). Zde však vzniká následující problém: chemické složení vod Dunaje (vápenec, poměrně vysoké pH) a Moravy (křemičitany) je velmi rozdílné. Těmto rozdílným podmínkám se již přizpůsobila typická společenství živočichů. Smícháním by došlo jednak k podstatné změně jakosti vody a také biocenóz (mimo jiné také výměnou organismů). Pokud by mělo dojít k navrženému intenzivnímu využívání kanálu, s velkými rekreačními, sídelními a průmyslovými zařízeními, mělo by to za následek zvýšený vodní průtok v kanálu a tím také podstatný vliv na řeku Moravu.

- Vrcholový úsek k Labi a Odře: v úsecích horního toku řeky Moravy, Odry a Labe jsou disponibilní množství vody přirozeně značně omezena a tato 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 těchto podhorských regionů. Při intenzivním provozu vodní cesty by došlo k podstatnému zvýšení spotřeby vody, zvláště navíc u plavebních komor, což dává důvod k obavám o nedostatek vody, poněvadž městské aglomerace (Ostrava 330 000 obyvatel, Olomouc 105 000 obyvatel, Pardubice 100 000 obyvatel) a průmyslové provozy patří k velkým spotřebitelům vody.

Lodní doprava a provoz na kanálu: náklady a užitek

Dopravní význam kanálu

Jak již bylo výše uvedeno, v roce 1996 přijala česká vláda rozhodnutí č. 635 o financování programu na podporu rozvoje vodní dopravy v Česku do roku 2005. V něm je obsažen technický a časový program vývoje kanálu do roku 2000 a plány 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 česká studie o hospodárnosti dopravy různého zboží po lodi, železnici nebo silnici byly zpracovány před rokem 1989 a z mnohých 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 nejvýznačnější 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 a jednak

charakter, ale také množství zboží k přepravě se v posledních letech významně změnilo (koncem osmdesátých let to byl důraz na přepravu nerostných surovin a ocelářských výrobků).

Výzkumný ústav dopravní v Žilině na Slovensku a Rakouský institut pro územní plánování ve Vídni zveřejnily v roce 1994 v rámci pracovní skupiny DOEK studii k posouzení „**Dopravně relevantních aspektů vodní cesty Dunaj-Odra-Labe**„. V ní je zvládněna vynikající role plánovaného kanálu v celoevropské vodní síti. Především je zde popsána skutečnost trvale stoupajících dopravních objemů z východoevropských zemí směrem do západní Evropy, která je podstatným faktorem pro plánování kanálu. Souběžně s kanálem plánovaná výstavba vysokorychlostní železniční sítě a dálnice v prostoru Morava-Odra je považována za cenný předpoklad hospodářského rozvoje prostoru, právě díky možnosti spolupůsobení těchto tří druhů dopravy.

Uvedená studie rozlišuje u zmíněného projektu kanálu mezi ekonomickým a ekologickým užtkem. Ekologická užitečnost je vyjadřována především ekologickými faktory, jako jsou imise, hluk, znečištění vody a dopravní nehody. Celkově je na tom vnitrostátní lodní doprava ve všech oblastech lépe (nejmenší následné škody pro životní prostředí). I kdyby lodní doprava odebrala 80 % (!) nákladů stejně tak dobře se profilující železnici, pak i přesto by existovala možnost „v řadě případů,, přeložit cenné náklady ze silniční na železniční dopravu a tím docílit sekundární kladný ekologický efekt.

Jako ekologická výhoda se navíc uvádí provzdušnění vody v kanálu kyslíkem v důsledku lodního provozu. Vysvětluje se zde, že již na začátku provozu dokáže tento provoz vyvážit ztráty samočisticí schopnosti u nahromaděné nehybné vody v přehrazených úsecích kanálu a tedy zvýšený provoz na kanálu by prý dokázal několikanásobně zvýšit samočisticí schopnosti. Totéž prý platí i pro dunajskou vodu, která by díky dodávce kyslíku z lodního provozu na kanále přispěla ke zlepšení jakosti vody v řece Moravě při předávání kanálové vody do této řeky (VÚD 1994).

K dalším dopravně-ekologickým důsledkům se vyjadřují např. Hiess a Korab, kteří v roce 1992 provedli z pověření WWF „Ekologicko-ekonomický průzkum dopravy zboží na Dunaji“. Autoři zdůrazňují, že vysoké stavební požadavky na realizaci lodní dopravy jsou často v rozporu s ochranou životního prostředí podél toků řek. I oni počítají se závažnými zásahy do stávající krajiny v prostoru kanálu Dunaj-Odra-Labe a s negativními následnými ekologickými vlivy.

Pro posouzení ekologických vlivů jednotlivých nositelů dopravy byla provedena analýza energetické náročnosti a emisí škodlivin. Výsledkem bylo, že loď spotřebuje cca 1,5 násobek energie na dopravu jednotky náklady 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.

U celkových emisí je situace taková, že lodní doprava produkuje při stejném dopravním výkonu 9 krát více škodlivin do ovzduší než železnice, nákladní automobil 51 krát více. U vlastních emisí škodlivin je tomu tak, že lodní doprava produkuje dokonce 350 krát více toxických látek než železnice, nákladní automobilová doprava 1800 krát více (Korab - Hiess 1992).

Z dopravně-ekologického pohledu je tedy třeba vyvozovat, 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.

- Prognózy dopravy po dokončení celkového systému

Situace kolem výstavby vodní cesty je zatím natolik nejasná, že dopravní vývoj celého úseku kanálu se do data dokončení dá jen těžko zhodnotit a je možno tedy provést jen velmi hrubé odhady. Principiálně se vychází z toho, že plánovaný dopravní systém DOL by se v evropské síti posunul na čelní pozici v dopravě množství zboží za rok. Hrubé odhady hovoří o cca 50 miliónech tun zboží za rok dopravního potenciálu z Dunaje na Odru, příp. 27,3 miliónů tun v úseku Dunaj-Morava. Výpočty pro období kolem roku 2020 hovoří o dopravní potřebnosti země v množství 155 miliónů tun za rok, což by při předpokladu 40 % dopravního objemu vnitrostátní lodní dopravou činilo 62 miliónů tun za rok.

- Prognózy dopravních objemů po dohotovení 1. etapy Vídeň-Hodonín

V tomto případě vychází studie z předpokládaného množství překládaných objemů přístavu v Hodoníně: na základě údajů o firmách provádějících překládku zboží byla na období těsně po dohotovení úseku vypočtena potřeba cca 3,5 mil. tun za rok.

- Náklady a užítky vodní cesty

Zmíněná studie v projektu kanálu zahrnuje ekonomické a také ekologické přínosy, nezabývá se však ekologickým impaktem, který je pro kalkulace tohoto typu velmi významný. Kromě toho jsou popsány některé specifické možnosti dalšího využití této vodní cesty. Popsány byly následující ekonomické oblasti, ve kterých bude pravděpodobně nejvíce využito výhod této vodní cesty:

1. Provádění překládky: úspory dopravních nákladů podle vzdálenosti, v porovnání s železnicí a silnicí.
2. Zvýšení obrátu na úseku dopravy, především díky delším vzdálenostem dopravních cest. Současně jsou příznávány určité drobné ztráty u železnice (především v počáteční fázi).
3. Státní správa: ze zisků firem provádějících překládku a ze stoupajících výnosů dopravního hospodářství (až o 20 %) se očekávají zvýšení daňové příjmy.

- Ekologický užitek

Tento je vyjádřen především na základě zeslabení degradace ekologických faktorů - emisí, hluku, znečišťování vod a dopravních nehod. Celkově se vnitrozemská lodní doprava ve všech oblastech jeví jako nejpříznivější (nejmenší následné škody pro okolní prostředí). I kdyby lodní doprava převzala velkou část dopravních objemů od železnice, která má také dobré ekologické parametry, pak i přemístění zboží ze silniční na železniční dopravu bez ohledu na vodní cestu by rovněž přispělo ke zlepšení uvedených faktorů.

Explicitně se poukazuje na provzdušnění vody kyslíkem v důsledku lodní dopravy.

Porovnání stavebních nákladů: železnice – vodní cesta Dunaj-Odra-Labe

V roce 1992 zpracovala kancelář Korab a Hiess na základě objednávky WWF také studii na téma „Porovnání stavebních nákladů vodní cesty Dunaj-Odra a alternativní vysokorychlostní železnice“. Tuto studii je možno z hlediska rozsahu a obsahového zpracování považovat za předběžnou, poněvadž v ní nejsou explicitně prozkoumány doby amortizace ve vazbě na možné příjmy ani technická a politická realizovatelnost projektu.

Oba dopravní projekty byly zkoumány z hlediska stavebních nákladů a kapacity, s cílem dostat se k přímým srovnávacím hodnotám.

- Vodní cesta Dunaj-Odra

Autoři kritizují, že projekt je diskutován provozovateli především z hlediska jeho funkce „napojení evropské sítě vodních cest,, a méně pak na základě reálné poptávky po dopravě. Kromě toho autoři poznamenávají, že přímá doprava na lodích – v porovnání s železnicí – je možná pouze v omezené přepravní síti. Dále se tvrdí, že v Evropě lze očekávat synergické efekty u lodní dopravy pouze v sektorech hornictví, energie a surovinový průmysl.

Vznikající náklady jsou obecně považovány za příliš vysoké, poněvadž se počítá celkově s lodním provozem v obou směrech, s minimální přípustnou hloubkou 2,8 metrů. V tomto smyslu je třeba se dívat také na splavnění Odry, která v současnosti má na některých úsecích hloubku nižší než 1 metr. Pro vyrovnání výškových rozdílů je třeba postavit řadu zdymadel. Stávající jezové objekty na řece Moravě (6), na Bečvě (1) a Odře (1) nejsou vybaveny zařízeními pro lodní dopravu, ta tam musí být teprve postavena a celý prostor pro zdymadla musí být rozsáhlým způsobem renovován.

Na základě těchto předběžných úvah je pak provedeno ocenění nákladů pro celkem 4 stavební úseky. Autoři odhadují celkové stavební náklady na vodní cestu Dunaj-Odra na 52,4-54,8 mld. rakouských šilinků, t.j. 131 - 137 mld Kč.

- Alternativní vysokorychlostní železniční trasa

V protikladu k této alternativě se na základě stávajících podkladů z roku 1992 dostávají autoři k částce 34,5 mld. rakouských šilinků, t.j. 86 mld. Kč celkových stavebních nákladů na vysoce výkonnou železniční trasu, která je diskutována jako alternativa. V současnosti je třeba k této věci podotknout, že do roku 1998 již byla tato železniční trasa podél kanálu intenzivně renovována, takže toto opatření jako alternativa ke kanálu už je skutečností.

Kromě toho vyzdvihují autoři výhodu zaměstnanosti u železniční varianty. Podle ní mohou domácí podniky při zadávání zakázek na stavbu železniční trasy dostat lepší příležitost, poněvadž v tomto případě je vyšší podíl vysoce hodnotných materiálových komponent a pokrokových technologií, které mají osvojeny. Konkurenceschopnost u zahraničních podniků je v tomto případě vyšší než u velkých projektů čistě inženýrského stavitelství s menší rozmanitostí technologie. Stavební náklady a porovnání kapacit mezi kanálem Dunaj-Odra-Labe a alternativní vysoce výkonnou železnicí jsou nakonec uvedeny v následující tabulce:

	Stavební náklady	Kapacita v mil. t/rok
Vodní cesta Dunaj-Odra	52,4-54,8 (z toho v Rakousku 4.8) mld ATS=131-137 mld Kč	50
Vysoce výkonná železniční trasa	34,5 mld ATS = 86 mld Kč	60

stav z roku 1992

- Doba realizace a potřeba

Porovnání nebylo provedeno mezi tenkrát velmi rozdílnou dobou stavby obou „nositelů dopravy“. Zatímco železniční trasa je již realizována, očekává se začátek stavby kanálu teprve až za 10 let, a to i ze strany příznivců této stavby. Vzhledem k době nejméně 10-20 roků potřebných na dokončení tohoto díla, nelze počítat před rokem 2020 s užitkem této dopravní cesty. Vzniká tedy otázka, jak bude v té době vypadat hospodářská potřeba dopravy zboží ve východní Evropě a zda za tu dobu nebude už kanál překonán.

- Odhad nákladů na kanál

Sdružení Dunaj-Odra-Labe provedlo v roce 1997 také vyhodnocení nákladů na základě 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. Nakonec pak byl zveřejněn následující odhad v cenové úrovni roku 1997:

Úsek kanálu	km	Náklady na 1 km v Kč	mil. Kč	mil. USD	mld. ATS (1999)
Dunajská větev, 1. etapa (Dunaj-Hodonín)	94	205	23 500	712,12	8,902
Dunajská větev, 2. etapa (Hodonín-Přerov)	80	130	10 400	315,15	3,939
Větev Odry, 1. etapa (Přerov- Ostrava)	102	500	51 000	1 545,45	19,318
Větev Odry, 2. etapa (Ostrava-Glivický kanál)	46	250	11 500	348,48	4,356
Větev Labe	150	500	75 000	2 272,73	28,409
Celkem	472		171 400	5 193,93	64,924

Na tiskové konferenci v Praze, začátkem června 1998, při příležitosti otevření kanceláře „Sdružení DOL byly pro 36 km úsek kanálu na rakouské straně uvedeny investiční náklady ve výši pouze 3 mld. ATS. „Die Presse,“ uvedla 2. března zprávu, podle níž budou dolnorakouské náklady obnášet 3,5 mld. ATS. Podle Österreichische Industriellenvereinigung ze 4. března jsou náklady odhadovány na 4-6 mld. ATS. „Economist,“ ze 4. března 1999 (v článku: „Vnitrostátní lodní doprava dostává podporu: Naděje na kanál Dunaj-Odra,“) uvádí celkové náklady vodní cesty DOL ve výši 48 mld. ATS, z toho 6 mld. ATS pro rakouský úsek. V „Kurieru,“ ze 7. dubna 1999 se pak hovoří s konečnou platností o kanálu v délce 512 km, se 30 zdymadlovými stupni a celkových nákladech téměř 100 mld. ATS.

Již z toho je vidět, že předložené odhady cenových nákladů jsou velmi rozdílné, aniž by přitom bylo jasné, zda a která doprovodná infrastruktura opatření (např. nutné zvednutí mostů a přístavní zařízení) byla do těchto úvah zapracována. Vzhledem k podstatně dlouhé době stavby (plánované na desetiletí) je třeba navíc počítat s vyššími náklady, poněvadž, jak již bylo zmíněno, projekt nelze realizovat najednou, nýbrž etapovitě. *Také Korab & Hiess zjišťují u této vodní cesty mimořádně nepříznivý poměr nákladů k užitkům, poněvadž očekávané dopravně politické efekty zřejmě nenastanou (jako například konkurence k železnici u kanálu Rýn-Mohan-Dunaj). Proto se projekt vodní cesty DOL nejeví jako realistický, vzhledem k vysokým investičním nárokům v porovnání s jinými infrastrukturními projekty. Výsledkem tohoto zjištění tedy je, že toto vodní dopravní spojení představuje velmi drahou a ekonomicky přinejmenším pochybnou, pokud už ne zcela zbytečnou, variantu.*

Přeprava zboží po vodě

U těchto údajů se „Sdružení Dunaj-Odra-Labe“ odvolává na studii z roku 1981. V ní je proveden odhad předpokládané dopravní hustoty (v roce 2000) v jednotlivých úsecích kanálu Dunaj-Odra-Labe:

Úsek	Dopravní hustota (mil. t/rok)
Dunajská větev	49,5
Větev Odry, severně od Ostravy	25,7
Větev Odry, jižně od Ostravy	41,7
Větev Labe	34,2

Přitom se ovšem nebere v úvahu, že region těžkého průmyslu Ostravy se nachází po roce 1990 v útlumu. Dále by bylo třeba aktualizovat skutečnou potřebu dopravních objemů z návazné vodní cesty, kterou je kanál Mohan-Dunaj.

V „Posouzení dopravně relevantních aspektů vodní cesty Dunaj-Odra-Labe,, z roku 1994 (VÚD) se uvažuje s dopravní potřebou v objemu 10 mil. tun za rok a po dohotovení v roce 2020 s potřebou 62-73 mil. tun za rok, z čehož mezinárodní podíl činí 45 mil. tun za rok. *Ve studii se přiznává, že vývoj dopravní potřeby v celém úseku kanálu se do daného konečného data dá jen velmi těžce odhadnout a uvedená čísla mohou být jen velmi hrubými odhady. Přetrvává přesvědčení, že plánovaný kanálový systém DOL se spolu kanálem Rýn-Mohan-Dunaj stanou předními nositeli dopravních objemů zboží v množství za rok.*

V rakouském „Kurieru“ ze 7.4.1999 je citována „prognostická studie“, podle níž se očekává v roce 2000 „doprava zboží směrem na východ“ v objemu 61 milionů tun. Z toho však pouze zlomek bude směřovat prostorem podél trasy kanálu.

Abychom provedli aktuální porovnání: na německo-holandském úseku Rýna se dopravuje ročně cca 150 milionů tun zboží, na středním toku řeky Rýna cca 50 mil. tun, na horním Rýně 30 mil. tun a po kanále Rýn-Mohan-Dunaj 6,8 mil. tun (ve velmi příznivém roce 1998). Nejlépe porovnatelnou lodní trasou k DOL je kanál RMD (Rýn-Mohan-Dunaj), poněvadž i zde je celá řada zdymadel. Procentuální údaje o dopravovaném zboží v dopravně nejsilnějším roce 1995/96 jsou tyto:

<i>Kámen a zemina, včetně stavebních materiálů:</i>	<i>31-36 %</i>
<i>Pevná minerální paliva:</i>	<i>22-23 %</i>
<i>Rudy a kovové odpady:</i>	<i>12-14 %</i>
<i>Hnojiva:</i>	<i>10-12 %</i>
<i>Potraviny a krmiva:</i>	<i>6-8 %</i>
<i>Zemědělské a lesnické výrobky:</i>	<i>6 %</i>
<i>Ropa a minerální oleje:</i>	<i>4 %</i>

Hospodářský vývoj na severní Moravě a v jižním Polsku je dnes charakterizován útlumem těžkého průmyslu. Z hlediska budoucnosti perspektivní dopravované zboží v kontejnerech nebo kusové zboží vyžaduje krátkou dobu dopravy, což není možné na úsecích s větším počtem zdymadel, kam patří také kanál RMD a zajisté i kanál DOL. To je zároveň výhodou pro konkurenci (námořní doprava, železnice, nákladní silniční doprava). Podle odhadů se tedy očekává u kanálu RMD do roku 2010 nárůst dopravovaného množství pouze na hodnotu méně než 10 mil. tun/rok.

Na horním toku Labe (Magdeburg-Drážďany) a také na střední Odře (Eisenhüttenstadt-Wroclaw) se v současnosti dopravuje cca 1 mil. tun zboží. Přitom železniční trasy souběžně s Labem jsou vytíženy na max. 30 %; volné dopravní kapacity se pohybují na hodnotě vyšší než 11 mil. tun/rok. Německá studie PLANCO, provedená z pověření spolkového ministerstva dopravy, očekává do roku 2010 (při zlepšených podmínkách splavnosti) nárůst na cca 3 milióny tun, tedy pouze 10 % toho, co odhadují provozovatelé kanálu. Německé dopravní prognózy však očekávají u dopravy ve směru východ-západ do roku 2010 nárůst o 100 %. To je také důvod, proč se jeví prognózy dopravy pro kanál DOL vysoce nerealisticky.

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 vzdutou hladinu několika jezů. Tím se doba pro výstavbu zbývajících úseků může zdát poměrně krátká a je takto

uváděna i prosazovateli vodní cesty. Vzniká tu ovšem otázka, zda stávající stupeň výstavby bude vůbec vyhovovat moderním nárokům na kanál. Zde dochází k rozporným výpovědím: 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 musí být postaveny zcela nově. Celkem je třeba nově postavit 25 plavebních komor. Tím je zcela evidentní, že stávající infrastrukturu bude sotva možno použít, spíše bude potřeba nově postavit celou kanálovou trasu.

Národní aspekty projektu vodní cesty DOL – ekologické problémy

Vodní cesta Dunaj-Odra-Labe bude na celé své trase procházet více či méně ekologicky významnými územími. Tato území údolních niv na jedné straně patří ve střední Evropě k nejvíce poškozeným a ohroženým ekosystémům vůbec, na druhé straně jsou v nich zachovány poslední zbytky cenných lužních ekosystémů. Z toho důvodu má tento pokus o hodnocení z tohoto hlediska velký význam, zvláště také proto, že podobná analýza pro tento prostor v celé trase vodní cesty dosud není k dispozici. Předkládáme následující údaje jako první přiblížení ke specifikaci ekologických problémů pro země, které budou projektem kanálu dotčeny.

Ekologické následné dopady stavby kanálu a vodní cesty

Veřejnosti je stavba vodní cesty Dunaj-Odra-Labe předkládána především z hlediska dopravně-a provozně ekonomického. Jak ukazuje příklad „reklamy“ pro rakouský úsek Moravským polem, je ve středu všeho dění rekreační užitek pro člověka, zatímco zasažené životní prostory a základní podmínky intaktní ekologie řeky mají pro „lobby lodní dopravy“ pouze podřadný význam. Ekologické dopady lodní dopravy jsou v diskusi omezeny pouze na dopravní provoz, který je poměrně ekologicky přízniv. Avšak zásahy do krajinného ekosystému v důsledku regulací, výstavba umělých nádrží a opatření na zachování funkcí krajiny, jakož i ekologické důsledky těchto zásahů se téměř neobjevují v analýze nákladů a užitků, ačkoliv jsou ekonomicky velmi významné. Proto je třeba krátce shrnout obecné poznatky o vnitrozemské lodní dopravě (viz Obrdlík 1995):

- ***Přímé dopady lodní dopravy (mechanické, fyzikální a chemické ovlivnění):***
 - ➔ ***Zvítězení sedimentů na dně kanálu a na březích v důsledku lodního provozu (např. jemné sedimenty poškozují rybí potěr a prvky pro filtraci planktonu), způsobují větší zakalení vody a tím poškozují řasy, vodní rostliny, rybí společenstva a také způsobují rychlejší spotřebu kyslíku (horší odbourávání látek);***
 - ➔ ***Přemísťování vodních organismů (např. přemísťování rostlin a živočichů přilnavých k lodi způsobuje průnik cizích organismů a změnu typických biocenóz);***
 - ➔ ***Vlnobití způsobuje velké mechanické škody působením efektu silného nárazu vody (podle velikosti lodě, rychlosti, nákladu, typu vodní cesty, směru jízdy) na dno a břehy kanálu, na kořeny rostlin a zde žijící organismy (mladé ryby, zoobentos);***
 - ➔ ***➔ Lodní šrouby a motory vytváří hluk (platí i pro sportovní čluny);***
 - ➔ ***Rotace lodních šroubů může zvláště v kanálech provzdušnit vodní objem a redukovat vytváření hnojících kalů***
 - ➔ ***Chemická poškození: paliva, mazací oleje a antikoroční prostředky mají akutní a chronickou toxicitu (olejové skvrny ucpávají dýchací orgány vodních rostlin, drobných živočichů a ryb; herbicidy pro potlačování vodních rostlin představují toxicitu pro celý vodní systém; těžké kovy v sedimentech jsou vířením vynášeny na povrch a dostávají se do potravinového řetězce); splodiny z motorů umístěných mimo palubu způsobují průnik částic starého oleje a emisí do vody.***

- **Nepřímé dopady lodní dopravy (stavba a udržování vodních cest):**
 - ➔ Ztráta vodních biotopů v důsledku napřímení toků: to znamená zkrácení a zničení přirozených okrajů vodního toku a vodních ploch jako biologicky aktivních zón pro samočisticí procesy a míst pro rozvoj vzácných společenství (písečné a šterkovité obnažené nánosy); 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 migrujících ryb a drobných živočichů, unášení 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, zakalení vody, nová sedimentace).

Rakouský úsek kanálu

Průběh kanálu v Rakousku by byl pouze relativně krátký, při plánované ose Vídeň – Angern v délce 35 km, v porovnání s celkovou délkou kanálu. Diskutovanou variantou je však prodloužení kanálu podél rakouské strany řeky Moravy až do Hohenau (64 km) a - v jedné další variantě – dále podél spodního toku Dyje až do blízkosti Břeclavi, tedy 75 km na rakouské straně. Tím mohutně narostou zásahy do nejcennějších lužních regionů.

Zásahy na úseku Vídeň – Angern

Přestože tento úsek vede přes agrární kulturní krajinu Moravského pole, nachází se na této trase kanálu jeden národní park a pět chráněných území. Bezprostředně na začátku vodní cesty je to:

- ➔ *národní park Donauauen (9 500 ha, z toho 2 700 ha přímo zasahující „Spodní a horní Lobau,,), tento národní park je současně také biosférickou rezervací,*

v druhé třetině kanálu je to:

- ➔ *lokalita Natura 2000 – Území panonských písčitých dun (3 734 ha), včetně chráněné oblasti „Wacholderheide Siebenbrunn“ (jalovcové vřesoviště; 837 ha) a „Weikendorfer Remise“ (183 ha: poslední existující písčité duny v Rakousku).*

Národní park Donauauen a lokalita Natura 2000 splňují kritéria IUCN, UNESCO, příp. komise EU a jsou uvedeny v seznamech Rakouské republiky, což představuje mezinárodní závazek k zachování biotopů a zlepšování ekologické hodnoty těchto regionů. Jejich poškození by se tedy stalo ekologicky a politicky choulostivou záležitostí.

Lokalita Lobau a s tím související část národního parku Donau-Auen byla zasažena dřívějšími stavebními opatřeními projektu kanálu. V blízkosti rovníkového přístavu a Dunaje se nachází tzv. „dvojitá nádrž“, která dělí od doby 30. let Obere a Untere Lobau. Za povodňovou hrází se nachází

na okraji obce Gross-Enzersdorf dvě další nádrže, které dosud nesou název „Donau-Oder-Kanal,, a díky přeměně na rekreační území již nepřichází v úvahu pro stavbu nového kanálu.

Plánovaná trasa kanálu by začala plavební komorou u ropného přístavu. V této komoře dojde ke zvednutí příp. spuštění lodí na úroveň kanálu ve výšce 151 m n.m. (podle hladiny vody na Dunaji) a odtud by také mohlo začít dodávání vody do části kanálu, alespoň na rakouské straně. Kanál by nejprve probíhal v délce 1 km stávající „dvojí nádrží,, která jej oddělí od současné velké přírodně blízké lokality (bohaté stavy ryb a makrofytů) a pak další jeden kilometr lužními lesy Lobau a starým ramenem Mühlwasser.

Tím by národní park byl na tomto 2 km dlouhém úseku zcela rozdělen na dvě části, což by pro tento dosud jednotný přírodní prostor z hlediska komunikace organismů a zvláště pro vodní režim způsobilo závažná omezení. Celé paralelní toky směrem z Obere na Untere Lobau k Dunaji by byly přerušeny a také Mühlwasser by ztratilo povrchové spojení s Untere Lobau.

Přitom již dnes je vodní režim značně rozvrácen a je v současnosti předmětem rozsáhlého revitalizačního programu, vyhlášeného správou národního parku a městem Vídní.

Revitalizační program sleduje tato opatření:

→ má se jednak dosáhnout zvýšení dodávání vody pro Obere Lobau (přes řeky Alte Donau a Mühlwasser) a zlepšit obohacení spodních vod;

→ má se umožnit vytvoření propojovací sítě mezi Untere Lobau s Dunajem, přes vpust' u Lausgrund a snížením tamní hráze Hubertus u Schwarzer Loch.

Kanál Dunaj-Odra-Labe by tím stál nejen proti cílovým představám ochrany přírody a tedy plánování národního parku, nýbrž by tato opatření úplně znemožňoval. Zvýšená potřeba vody v Obere Lobau by možná vytvořila požadavek na vyšší přečerpávání. Zřízení vpusti „Lausgrund,, by v prostoru vjezdu do kanálu způsobilo pro lodní dopravu velmi nežádoucí příčné proudění, poněvadž příjezd není příliš široký. Na druhé straně je vjezdový prostor příliš široce dimenzován (při středně velké záplavě 400-800 m³/s, max. 2000 m³/s). Revitalizační opatření v nivní krajině a zájmy stavitelů kanálu jsou v úseku národního parku zcela v protikladu.

Souhrnně je tedy možno říci, že národní park by v prostoru kanálu byl silně poškozen stavbou nutných objektů (plavební komora, příčně přes Lobau probíhající utěsněná kanálová vana) a jejich vlivy na životní prostředí. Nyní zaváděná revitalizační opatření by s tím sotva byla kompatibilní.

Moravské pole je charakterizováno především zemědělským využíváním. I když je tento prostor nutno z ekologického hlediska hodnotit jako hodně zatížený a degradovaný (desetiletí trvající zjednodušování struktury krajiny s cílem intenzifikace produkce, vysoké zatížení půdy a spodní vody nitráty), pak kanál může i ty poslední zbylé druhy volně žijících živočichů poškodit v jejich životním prostoru. Především působením vlivu kanálu jako bariéry by mohlo pro migrující druhy (např. malé savce) působit jako další omezení jejich životního prostoru.

Naproti tomu je třeba připustit, že kanál – při odpovídajícím zemědělsko-ekologickém doprovodném plánování – by mohl poskytnout určité ekologické možnosti zlepšení pro diverzitu biotopů. K tomu by bylo třeba zřídit dostatečnou nárazníkovou zónu vůči intenzivně zemědělsky využívaným plochám a revitalizovat a propojit menší vodní toky (např. Rußbach a Stempfelbach), příp. obtoková koryta. S ohledem na plošný rozsah území pro potřebu výstavby

kanálu (v Rakousku minimálně 300 ha) je však třeba přesně vyjasnit, zda bude k dispozici minimálně stejně velká plocha pro realizaci skutečných ekologických kompenzačních a zlepšovacích opatření, příp. zda nedojde k vytvoření takových ploch, které jsou z hlediska ekologického bezcenné nebo dokonce zatěžující.

Směr proudění spodních vod probíhá na Moravském poli obecně od severozápadu na jihovýchod. Bariérové efekty na hladinu spodní vody (která se nachází v hloubce průměrně 6-7 m), způsobené touto stavbou 5 m hlubokého kanálu, probíhajícího z jihozápadu na severovýchod, nelze bez rozsáhlých měření předem vyloučit.

Trasa kanálu by na km 20-25 přetínala nejcennější chráněné území Moravského pole, a sice „Pannonskou krajinu písečných dun., u Obersiedebrunn a Safaripark Gänserndorf. Zde se jedná – podobně jako u řeky Moravy – o oblasti Natura 2000, které byly nahlášeny před krátkou dobou Evropské komisi dolnorakouským úřadem pro ochranu přírody. Jedná se o zbytky dřívější euroasijské stepi, které jsou v Rakousku jedinečné a vytvářejí prostor pro speciální faunu a flóru písečných dun. Tyto oblasti jsou již dnes negativně zasaženy zalesňovacími opatřeními a chemizovaným zemědělstvím.

Pro všechny oblasti Natura 2000 vyvstávají pro stát Rakousko, příp. pro spolkovou zemi Dolní Rakousko, závazky, spočívající v zaručení příznivého udržovacího stavu dotčené oblasti a dodržování zákazu zhoršování stavu, kam patří také zásahy z vnějšku, typu výstavby kanálu

Nepřímé efekty na podzemní vodu a využívání krajiny

Proudění spodní vody probíhá na Moravském poli obecně od (severo)západu na jihovýchod. Vlivy stavby kanálu Dunaj-Odra-Labe na hladinu spodních vod nelze bez rozsáhlých měření předem vyloučit. V principu je tomu tak, že hladina spodní vody na Moravském poli se nachází na úrovni 6-7 metrů, se slabě klesající tendencí. Poněvadž dno kanálu by bylo 5 metrů pod úrovní terénu, nedošlo by ke vzniku bariérového účinku vůči směru toku spodní vody. Bez sondáže však nelze v této věci zajistit absolutní jistotu.

Kanál jako rekreační příležitost na Moravském poli

Moravské pole je již desetiletí považováno za „obilnici“ Rakouska. Při všech negativních vlivech, které s sebou přináší intenzivní zemědělské využívání, *nemusí* stavba kanálu Dunaj-Odra-Labe z hlediska plánovacího a ekologického *nutně přinést zlepšení*. Je tedy třeba přezkoumat, zda po dohotovení kanálu dojde ke zřízení nových obytných oblastí a provozů, s potřebnou infrastrukturou (příjezdové cesty, doky atd.) podél vodní cesty, a zda nedojde k dalšímu blokování povrchu Moravského pole pro infiltraci s následkem dalšího poklesu hladiny spodní vody. *Jaké alternativy jsou k dispozici ke zlepšení jakosti života na Moravském poli?*

Nová koncepce trasy kanálu na rakouské straně přejímá myšlenku kanálu jako intenzivně využívané rekreační oázy. To by přirozeně přineslo nové ekologické problémy, *které zde v krátkosti vyjmenováváme:*

- jednak kanálem a také novými zařízeními a dokončením jejich infrastruktury by mohutně narostly záborové plochy (šířka vodní plochy by se zvětšila z 55 m na 110-250 m), *silnice, parkoviště, kanalizace, podniky lokálního zásobování (potravinářské obchody, restaurace,*

benzínové čerpací stanice atd.), které by vznikly na dosud poměrně málo urbanizovaném území. Bylo by třeba nově definovat využití plochy, příp. stanovit omezení a funkce pro stávající využití,

- **dopravní lavina na Moravském poli:** stovky (nebo tisíce) rekreačních a obytných zařízení, která s sebou přináší nové dopravní proudy a vytváří „kyvadlovou dopravu“ mezi Vídni a kanálem. Odpovídající dopravní systémy a potřebu infrastruktury (silnice, parkoviště, kanalizaci, provozy služeb jako např. potravinářské obchody, restaurace, benzínová čerpadla atd.) do regionů, které dosud nebyly napojeny,
- **dopravní zácpy:** prognostikovaný intenzivní provoz nákladních lodí a rekreačních člunů (hluk) může v úzkém řečišti kanálu způsobit snadno zácpy a zvýšené nebezpečí nehod. Uživatelé kanálu by zřejmě přijížděli a odjížděli jen po krátkých úsecích kanálu, avšak především by využívali silničního spojení (není napojení na železnici).
- **předpokládaná intenzivní lodní doprava nákladů a provoz rekreačních člunů** by v úzkém kanálovém prostoru mohly způsobit zácpy a zvýšené nebezpečí nehod. Uživatelé kanálu budou komunikovat po kanálu pouze v jeho dílčích částech.
- **množství vody v kanále čerpané z Dunaje** bude relativně omezeno, avšak musí vyhovovat nejen nárokům průmyslové lodní dopravy, nýbrž také vodnímu sportu (problémy se znečištěním, hygienou, pachy a eutrofizace).
- **odvodňování kanálu:** množství vody vedené kanálem by na konci kanálu mělo zřetelně horší jakost a pro tok, kam by tyto vody vyústily, zřejmě pro řeku Moravu, by to představovalo další přídatné zatížení,
- **nové zřízení průmyslových přístavů** vyžaduje obrovská stavební opatření a investice poněvadž nejsou pro ně k dispozici přirozené lokality (řeka, jezero atd.) a musí být vybudovány zcela nově „na zelené louce“. Blízkost navržených obytných a rekreačních zařízení se zdá být nerealistická z důvodu zcela odlišného funkčního poslání,
- **osázení trasy kanálu dřevinami** poskytujícími stín, za účelem zachování příznivého prostředí z hlediska hydrobiologie, bude v důsledku spadu listí způsobovat kalové usazeniny, vznik procesů náročných na spotřebu kyslíku a nutnost průběžné péče a čištění,
- **přírodní prostory sousedící s trasou kanálu** by navíc byly ovlivněny negativně tím, že nově vytvořené umělé biotopy a refugia pro zvěř by se musely vyrovnat s vysokým tlakem rekreačních, což jak známo zvládají pouze málo citlivé druhy zpravidla s malým ekologickým významem.

Těmito „výhony“ kanálu by byla mimo jiné zasažena také lokalita Natura 2000 (oblast písčitých dun).

Zásahy do rakouské části údolních niv Moravy-Dyje

Nivy Moravy a Dyje patří – díky desetiletí trvající hraniční poloze mezi východní a západní Evropou – k nejlépe zachovalým lužním oblastem střední Evropy. To bylo dosaženo několikerou ochranou s rozdílným účelem a je to doloženo četnými vědeckými výzkumy o druhové bohatosti

a stávající ekologické dynamice. *Někdejší škodlivé zásahy (zejména regulace těchto řek) jsou v současnosti částečně eliminovány revitalizačními pracemi.*

Nejtěžší zásahy do rakouské části v případě kanálu Dunaj-Odra-Labe je možno očekávat na trase varianty z Angernu do Hohenau a Bernhardsthalu. V každém případě trasa kanálu probíhá uvnitř nebo bezprostředně na okraji nivy řeky Moravy. Poněvadž mezi říční terasu a nivu řeky Moravy jsou natěsnány obce, železniční a silniční spojení, vznikají na několika místech pro kanál úzká místa, která jsou zaznačena do lokálních plánovacích variant trasy kanálu. To se týká především obcí Angern, Mannersdorf, Dürnkrot, Sierndorf, Drösing, Hohenau a Rabensburg, kde by kanál mohl procházet těsně vedle nebo přímo přes tyto obce.

Pro Gross-Enzersdorf, Gänserndorf-Weikendorf a Hohenau se plánuje zřízení 500 m dlouhého přístavního zařízení. Pro obec Stillfried se dokonce uvažovala možnost 600 m dlouhého kanálového tunelu.

Z hlediska ochrany přírody by byly zasaženy:

- území *Natura 2000 „March-Thaya-Auen,,*, (13 099 ha) mezi obcemi Angern a Bernhardsthal, která byla teprve v roce 1998 nahlášena Evropské komisi zemí Dolní Rakousko,
- přírodní chráněné území *March-Thaya-Auen (7100 ha)* mezi obcemi Angern a Dürnkrot,
- chráněná *Ramsarská lokalita „March-Thaya-Auen,,* (14 000 ha), zvláště pak některé její nejcennější elementy,
- přírodní chráněné území *„Angern-Dürnkrotter Marchschlingen (81 ha)*, u Stillfriedu a v úseku Grub-Dürnkrot,
- *chráněné území „Untere Marchauen Marchegg,,* (1150 ha) spolu s územím *Breitensee*,
- chráněné území *„Rabensburger Thaya-Auen,,* (385 ha).

K nejcennějším zasaženým biotopům patří stará ramena a lužní louky, k ohroženým druhům chřástal polní, bílý čáp a bobr.

Kanál by představoval těžký zásah jak do lužních biotopů, tak také do vodního režimu tohoto regionu, poněvadž v utěsněné kanálové vaně podél terasové hrany a souběžně s řekou by omezoval proudění spodní vody z této terasy do lužního území. Řada odtékajících potoků by musela být provedena šybkami pod kanálem. *Přístup z obcí kolem řeky Moravy do lužních niv by byl v budoucnu omezen na několik málo mostních přechodů.*

Přinejmenším v prostoru Angern – Dürnkrot by byla omezena záměrně nedávno otevřená niva a také dále zúženo záplavové území řeky Moravy.

I kdyby nedošlo k přímému přetnutí těchto území, přesto by průsek těchto rozměrů v bezprostředním okolí kanálu měl přímý vliv na genetickou výměnu druhů navzájem. *Vodní režim nivních prostor Moravy a Dyje by byl zasažen nepřímo stavbou kanálu na české straně, změnil by odtokové poměry (zhoršení inundační situace ve směru proti toku), docházelo by k pravidelným výplachům splavenin a tedy ve spodních úsecích toku řeky ke zvýšené sedimentaci, která by zhoršila dynamiku a jakost lokality. Navíc by zde docházelo k přívodu dunajské vody, což by zhoršilo chemické a biologické složení vod (narušení skladby organizmů). To vše představuje spíše plíživé, avšak přesto známé a závažné nepřímé vlivy na současnou ekologickou rovnováhu. Došlo by k narušení biotopů pro výživu čápů, bobrů, ryb a raků, jakož i ke genetické biodiverzitě nivy. Již z tohoto důvodu je třeba každý zásah do regionu z hlediska ochrany přírody hodnotit jako zvláště negativní.*

Od roku 1995 probíhá v nivách Moravy a Dyje revitalizační program, podporovaný částkou cca 60 mil. rakouských šilinků z prostředků Evropského unie, který by stavbou kanálu byl přirozeně

alespoň částečně zasažen. V současnosti jsou připravována další rozsáhlá revitalizační opatření a jsou již součástí narůstající kooperace se slovenskými a českými partnery (opět částečně podporováno v rámci evropského programu Phare, předtím přes program GEF Biodiversita Světové banky).

Celková plocha zasažených chráněných území v Rakousku by byla 19 443 ha (část Lobau v Národním parku Donauauen, oblast Natura 2000 na Moravském poli a Ramsarská oblast March-Thaya-Auen).

Slovenský úsek kanálu

V současnosti existují dvě možné plánovací varianty kanálu Dunaj-Odra-Labe na slovenském území: je to jednak přímé přemostění Moravy v prostoru Angern – Zahorská Ves (a dále přes Jakubov směrem na sever do Kútů) a dále je to severojižní trasa od ústí do Dunaje nahoru do Kútů, kde by kanál regulovaným úsekem řeky Moravy dosáhl Hodonína. Její součástí by bylo zřízení přístavu u Devínské Nové Vsi, těsně před ústím Moravy do Dunaje. *Dále pak nivou Moravy (se dvěma zdymadlovými stupni), nahoru ke Kútům, kde by kanál přešel do zregulované Moravy a u Hodonína dosáhl území České republiky.*

Celá lužní krajina podél řeky Moravy patří k nejcennějším lužním oblastem střední Evropy vůbec, poněvadž zde ještě existují rozsáhlé a pravidelně zaplavované lužní louky s kompletním výskytem druhů živočichů a rostlin. Na Slovensku tato oblast podléhá poměrně přísnému režimu Chráněné krajinné oblasti Záhorie. Kromě toho je zde niva řeky Moravy chráněna - podobně jako na rakouském úseku - jako Ramsarská lokalita mezinárodně významného mokřadu s plochou 5100 ha). Slovenské ministerstvo životního prostředí zveřejnilo také plány, podle nichž bude tato oblast v dohledné době vyhlášena jako národní park, poněvadž má velký význam jednak pro Slovensko, jednak pro střední Evropu.

Jak jsme se již zmínili v části o Rakousku, nedají se následky stavby kanálu pro přírodní prostor údolní nivy řeky Moravy přesně vyhodnotit. Podle toho, zda by voda do kanálu byla odebírána z Dunaje nebo z Moravy, bylo by přilehlé lužní území řeky Moravy na Slovensku více nebo méně zasaženo stavbou a provozem kanálu. Přitom při detailním plánování je třeba zvláště pečlivě zvažovat průběh kanálu na Slovensku. Čím blíže by byl situován k řece Moravě, tím větší škody na lužních loukách a lesích by způsobil. V blízkosti spodní terasy by to pak bylo bariérové působení na přítékající povrchovou a na komunikaci podzemní vody.

Každé opatření, které by omezilo jakýmkoliv způsobem dynamiku toku, by mělo za následek některé bezprostřední a řadu dlouhodobých škod na tomto cenném mokřadu:

- ➔ prodloužená stagnace zvýšené hladiny spodní vody a s tím související pomalé vysoušení niv (*např. tůň s raky*) a s tím související
- ➔ ochuzení oblasti zmizením části chráněných druhů a přerušením migračních území (*čápi, stěhovaví ptáci*),
- ➔ poruchy funkce cenných lužních formací (vodní filtrace, zachycování živin, produkce dřeva a sena atd.),
- ➔ negativní ovlivnění retenčních objemů a odtoků pro případ záplav, neboť do záplavové oblasti by byla kanálem vytvořena nová bariéra, která by omezovala přirozené odtokové poměry.

Zvláště negativními zásahy by byla plánovaná umělá jezera (slovenská varianta trasy) ve staré nivě u Zohoru a Jakubova, kde by voda kanálu měla být zvednuta o 6,80, příp. 8 metrů a dále varianty s kanálovým mostem u Angernu, která by oblast nivy úplně rozdělila.

Od roku 1992 probíhá ve slovenských nivách řeky Moravy výzkumný a revitalizační program, jehož realizace by stavbou kanálu byl následně znehodnocena, minimálně pak narušena. Oblast sama byla do roku 1989 pro výzkumníky nepřístupná, takže teprve na začátku 90. let bylo možno provést první sběr údajů. Tyto údaje jsou podkladem pro revitalizační opatření, která probíhají mimo jiné ve spolupráci s rakouskými a českými partnery, prostřednictvím programu GEF biodiverzity (financováno Světovou bankou; inventarizace biologických druhů, otevření 4 starých ramen) a přes program Phare (Evropské společenství; management a revitalizace 1200 ha údolních niv; obnova cest pro stěhování ryb). Lužní regiony Moravy a Dyje jsou v rámci celého dunajského prostoru považovány za prioritní mokřady.

Na politické rovině na Slovensku narůstají náznaky pro odmítnutí projektu. Zvláště ministerstva zemědělství a dopravy zpochybnily smysl tohoto projektu a zaměřují se spíše na splavnost Váhu. Navigační kanál Váhu byl zařazen do seznamu „dopravních cest mezinárodního významu“, a již byl předán k odbornému posouzení slovenské vládě na rozdíl od kanálu Dunaj-Odra-Labe.

Celková plocha zasaženého ramsarského chráněného území na slovenské straně obnáší 5 100 ha.

České úseky vodní cesty DOL

Česká republika je již řadu let hlavním iniciátorem projektu této vodní cesty. Koncem roku 1996 bylo přijato vládní usnesení č. 635 o financování programu na podporu rozvoje vodní dopravy v Česku do roku 2005.

Současná vláda nevydala dosud politické rozhodnutí o projektu kanálu. Oficiálně byl pouze prohlášen zájem na stavbě kanálu, přičemž Ministerstvo životního prostředí však vyslovilo jasně odmítavé stanovisko jak ke kanálu DOL, tak také ke stavbě zdymadel a regulaci řeky Labe směrem k německé hranici.

Z hlediska ekologického představuje kanál pro Česko, konkrétně pro „Územní systém ekologické stability – ÚSES“, podél řeky Moravy, Odry a Labe vysoké ohrožení.

V této kapitole je uveden kompletní seznam chráněných oblastí, které mají vysoký ekologický význam a oblasti, které jsou přímo či nepřímo ohroženy stavbou kanálu.

Podle územního systému ekologické stability (ÚSES), který je závazný při plánování a který tedy má své pevné právní postavení, leží celá trasa vodní cesty v prostoru kategorie „nadregionálního biokoridoru“, příp. na evropské úrovni v kategorii „biokoridor evropského významu“.

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.

V přehledu uvádíme tři ramsarské oblasti na české straně kanálu:

Údolní nivy Dyje-Moravy – dílčí region Soutok: 5000 ha

CHKO Litovelské Pomoraví (9600 ha), ramsarská plocha 5 122 ha

CHKO Poodří (8200 ha), ramsarská plocha 1500 ha

Trasou varianty přes Břeclav by byla přímo zasažena oblast „Soutok“, (cca 5 000 ha) ramsarské oblasti Údolní nivy Dyje-Moravy (jiné varianty by představovaly nepřímý zásah!). Tato oblast je plánována jako část zvětšené CHKO/biosférické rezervace Pálava. Jedná se o podběh řeky Dyje dolů od Břeclavi a o deltu ústí do řeky Moravy. Po regulaci Moravy je tento podběh Dyje

zásobován vodou potoka Kyjovka. Trasa kanálu by překřížila Dyji formou nově postaveného jezu (na Dyji) „Pohansko,, pod Břeclaví a pak by nad obcí Kostice pronikla směrem na východ do údolí Kyjovky (na okraji niv Moravy) a vústila do velkého lužního polderu Tvrdonice.

*Variantou trasy kanálu přes Břeclav by bylo zasaženo území Ramsarské lokality Mokřady dolního Podyjí, plánované zároveň k rozšíření **CHKO Pálava**. Zde se jedná o dolní tok řeky Dyje u Břeclaví a o zaústění do řeky Moravy, stejně jako toku Kyjovky. Trasa kanálu by u Břeclaví příčně přešla přes Dyji a pak by šla směrem na východ do údolí Kyjovky. Jedná se zde o velký lužní les polderu Tvrdonice, přes který by byl veden kanál.*

Tím by došlo ke zřízení bariéry směrem k Dyji a ramsarská oblast by byla přímo (trasa vede cca 2 km lužním lesem) a nepřímou (nivelece stavu vod, změněný režim spodních vod a hladiny řeky Dyje). Zvláště relevantní je rozšíření „nadregionálního biocentra,, (podle systému ÚSES) „Soutok,, v němž se nachází nejen řada vysoce cenných pralesních útvarů z tvrdých dřevin, nýbrž se jedná o celkově jeden z nejcennějších a nejlépe zachovalých lužních lesních a nivních regionů.

Již nějakou dobu probíhá intenzivní plánování a, od roku 1966, konkrétní renaturalizační opatření na zlepšení inundačního a odtokového systému. Patří sem investice Světové banky/programu GEF biodiverzity (1992-98) a také ekologické programy dunajské oblasti v rámci Phare (1997-99), jejichž úkolem je zlepšit narušený odtokový režim Dyje a znovu spojit stará ramena Dyje nad Břeclaví a v prostoru „Soutok,, se současným řečištěm. Dalším úkolem je obnovení rybních cest do bočních vod a lužních niv. V prostorech proti toku Dunaje, přes Dolní Moravu a Dyji až k nádrži Nové Mlýny existuje dosud průtočné kontinuum, které je dnes přerušeno pouze jezem v Břeclaví a toto má již brzy vytvořit podmínky pro stěhování ryb. Zřízením jezu Pohansko by se tato renaturalizační opatření stala bezcenná. K druhům ohroženým stavbou kanálu patří čáp bílý a černý, orel mořský, husa velká a velmi cenné druhy ryb (35 druhů).

Jurajda dokumentoval (1995) drastické změny rybí fauny na případu regulovaného středního toku Moravy (úsek Hodonín až po ústí Dyje, s 5 menšími jezy a meandry zcela oddělenými od toku řeky). 10 roků po dokončení projektu se masivně snížila reprodukce ryb, poněvadž zmizely biotopy pro tření ryb (štěrkové a písčité nánosy, stará ramena, vodní rostliny) a došlo k zablokování migračních tras do těchto prostor.

*Největší česká chráněná krajinná oblast zasažená kanálem je **CHKO Poodří (nejsilněji chráněná CHKO)** 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 není dosud dotčen vodohospodářskými úpravami a má výrazné meandry s fungující dynamikou. Šířka nivy kolísá mezi 1,5 a 3 km. Šířka nivy je 1,5 až 3 km. Mokřady pokrývají cca 70 % plochy, lesy 9%.*

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

Záměr 23 km dlouhé trasy kanálu probíhá uvnitř chráněné krajinné oblasti, z toho 6 km přes nebo na okraji jádrové zóny, 7 km probíhá v zóně II a 10 km v zóně III.

K tomu je třeba připočíst stavby podstatně zasahující do krajiny:

plavební komora Bernartice (h = 25 m; km 221,74) v zóně I

plavební komora Proskovice (h = 8,5 m; km 224,47) v zóně II

plavební komora Výškovice (h = 9 m; km 249,45) v sousedství CHKO.

Kanálovou odbočkou směrem k Labi by byla částečně zasažena **Chráněná krajinná oblast Litovelské Pomoraví** (vysoce chráněná krajinná oblast řeky Moravy u Litovle), (9 600 ha, okresy Olomouc a Šumperk). Trasa kanálu má být podle původní a také v poslední době uváděné varianty na východní a severní straně vedena kolem této oblasti s napojením labské větve přes Moravskou Sázavu, avšak existuje ještě jedna varianta prosazovaná donedávna s vedení trasy na severu ze Střelice na Moravičany, napříč CHKO přes zónu I a II a dále vedením labské větve údolím Třebůvky která by ekologicky byla nanejvýš problematická.

V této oblasti je 56 % území zalesněno, periodicky zaplavovaná niva má délku 27 km a šířku 3-8 km. Řeka Morava zde má meandry a přirozeně vytvořila vnitrozemskou deltu. K biotopům patří aluviální společenství (jilmy, jasany, olše a topoly), bohatá společenství jezerních rostlin (upolín, kosatec) a mokřadů s rákosinami. Tato oblast je bohatá na hnízdící ptactvo, zvláště vodních ptáků.

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, moudivláček lužní, ledňáček říční, břehule říční, žluna hajní, rybák obecný a další.

Český úsek Labe (délka 370 km) je již dnes zastavěn v délce toku asi 300 km 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. Lodní doprava vyžaduje pro provoz velkých tažných svazů celoroční hloubku 1,40 m (dlouhodobý cíl je 3,30 m!), po dobu 365 dnů v roce. Tohoto cíle má být dosaženo:

2 stavidly: Prostřední Žleb: $h = 4,20$ m na sever od Děčína; elektrárna s výkonem 11 MW a 61 GWh

Malé Brezno: $h = 5,60$ m pod Střekovem; elektrárna s výkonem 19 MW a roční produkci 101 GWh.

Takto je snaha doplnit tok německého Labe (bez stavidel) směrem proti proudu řeky, kde je v současnosti díky ekologicky únosným „proudovým stavebním opatřením“, dosaženo ponoru 1,40 po 345 (!) dnů v roce. České plány ovšem jsou v protikladu s ochranou životního prostředí, poněvadž se jedná o poslední velký, zdymadly nenarušený úsek země se zbytky říčního povodí (lužní lesy, intaktní břehy). Tato oblast byla proto prohlášena za nadregionální biokoridor a refugium pro různé ohrožené druhy (mimo jiné vydry, bobry, ptáky, říční ryby), které jsou odkázány na lužní podmínky (např. velké kolísání vodní hladiny, otevřené šterkové a písčité pláže). Patří sem např. „Hirschsprung/Corrigiola Litoralis“, žijící na písčitých pobřežních plážích. Před 2 lety byl poprvé prokázán losos. Labe v tomto úseku je součástí 107 000 ha velké CHKO „České středohoří“, a 32 400 ha velké CHKO „Labské pískovce“, z níž v budoucnu velká část bude prohlášena za Český národní park „České Švýcarsko“, (odpovídající usnesení parlamentu se očekává vbrzku), aby tyto oblasti spolu s německým národním parkem „Sächsische Schweiz“, tvořily přeshraniční ekologickou jednotku.

Budování zdymadel by přímo ohrozilo cca 300 ha této poslední přirozené říční krajiny v Česku, na 17 km toku, včetně zásahu do území národního parku a výrazně by poškodilo ekologický stav přeshraničního biokoridoru. Kromě přímých zásahů počítají čeští experti se zvýšeným dopravním a rekreačním tlakem na zbývající biotopy, které ze strany vodohospodářů mají být „transferem do uměle vytvořených nových lokalit opatrně začleněny do objektů stavidel“, (Šourek 1999). Přitom budoucí provozovatelé považují za schůdné pouze řešení prostřednictvím stavidel/zdymadel. Pozadím tohoto názoru by mohl být požadavek českého ministerstva dopravy v roce 1998, na vypracování studie 2. a 3. etapy výstavby řeky s celoročně využitelným ponorem

2,50 m, příp. 3,30 m (Šourek 1999). Ministerstvo životního prostředí v Praze tento projekt odmítá.

Přehled českých chráněných oblastí podél kanálu Dunaj-Odra-Labe

Zkratky:

NPR národní přírodní rezervace

NPP národní přírodní památka

CHKO chráněná krajinná oblast

PR přírodní rezervace

PP přírodní památka

nPR návrh na přírodní rezervaci

nPPark návrh na přírodní park

nPP návrh na přírodní památku

Název oblasti	Místo	Velikost	Charakter	Zasažení kanálem Dunaj-Odra-Labe
Dolnomoravský luh				
Ramsarská lokalita Thaya-March Aue/Soutok	Okres Břeclav	5 000 ha	velký a velmi cenný lužní les a louky	všechny varianty v prostoru Hohenau, Břeclav a Kúty
NPR Cahnov	Okres Břeclav, obec Lanžhot	11,6 ha	starý lužní les s bohatým podrostem a ptačí faunou	všechny varianty v prostoru Hohenau, Břeclav a Kúty
NPR Ranšpurk	Okres Břeclav, obec Lanžhot	19,2 ha	starý lužní les s bohatým podrostem a ptačí faunou	všechny varianty v prostoru Hohenau, Břeclav a Kúty
NPR Soutok	Okres Břeclav, obec Lanžhot	1,86 ha	starý lužní les s bohatým podrostem a ptačí faunou	všechny varianty v prostoru Hohenau, Břeclav a Kúty
PS Skařiny	Okres Hodonín, obec Mikulčice	13,24 ha	stará lužní vegetace, hnízda vzácných ptáků (čáp a další)	blízkost plánovaného spojení obou tras
Strážnické Pomoraví				
PP Očovské louky	Okres Hodonín, Obec Hodonín	53,49 ha	druhově pestré mokré rákosové louky	trasa protíná území
PR Oskovec	Okres Hodonín, obec Petrov u Hodonína	6,08 ha	lužní oblast s hnízdištěm ptactva	přímo na východ od trasy kanálu
PR Oskovec II	Okres Hodonín, obec Petrov u Hodonína	2,88 ha	lužní les s úzkolistými jasany a koloniemi čápa bílého	měkký luh přímo na východ vedle kanálu ve
Ostrožská Morava				
PR Kolébtery	Okres Uherské Hradiště, obec Moravský Písek	90 ha	lužní les s výskytem bobra	trase se dotýká rezervace
nPP Tůň u Kostelan	Okres Uherské Hradiště, obec Kostelany	5 ha	zbytek starého ramene, jezírko s typickou flórou	dotýká se trasy kanálu
nPP Kunovický les	Okres Uherské Hradiště, obec Kunovice	82 ha	lužní les	trasa kanálu prochází
Další chráněná území jižně od Přerova				

nPPark Kněžpolský les	Okres Uherské Hradiště, obec Kněžpolsko	500 ha	komplex lužního lesa, lužních luk, meandrů, jezírek a odříznutých starých ramen řeky Moravy	východně od kanálu
PP Stará Morava	Okres Zlín, obec Napajedla	3 ha	zanesené staré rameno	trasa kanálu prochází přesně středem
PP Na letišti	Okres Zlín, obec Otrokovice	2,8 ha	staré rameno řeky Moravy	trasa kanálu prochází přesně středem
nPPark Zámeček (včetně PR Záhlinské rybníky)	Okres Kroměříž	1 035 ha	lužní les s rybníky a loukami, ornitologicky významné	trasa kanálu se dotýká parku ze západní strany
nPR Chropynský les	Okres Kroměříž	300 ha	plánované chráněné území lužního lesa	dotýká se trasy kanálu v délce 1 km, v horní části je plánována plavební komora (h = 10,5 m, 161 km)
nPPark Chropynský luh	Okres Kroměříž	1200 ha	lužní lesy podél Moravy, mokřady, vodní plochy	kanál přímo prochází
PP Rameno Moravy	Okres Kroměříž, obec Minůvky	1,56 ha	odříznuté staré rameno Moravy se zbytky vodních a mokřadových společenství	dotýká se trasy kanálu
NPP Chropynský rybník	Okres Kroměříž, obec Chropyně	24 ha	rybník je významnou ornitologickou lokalitou	vzdálen 250 m od trasy kanálu
NPR Zástudánčí	Okres Přerov, obec Lobodice/Tovačov	101 ha	chráněný lužní les vedle neregulované Bečvy; hnízdiště ptactva	kanál se ho dotýká ve vzdálenosti 1 km
Větev řeky Odry				
	vede dále na sever od Přerova a obchází tím starou trasu podél Bečvy			
PP Na Popovickém kopci	Okres Přerov, obec Popovice u Přerova	2,9 ha	biotop se stepní flórou	možnost ohrožení buď během stavby nebo trvalého ohrožení v důsledku blízkosti trasy
SPR Hůrka u Hranic	Okres Přerov	37 ha	hydrobiocenózy	blízkost stavby
SPR Kotvice	Okres Nový Jičín	60 ha	mokřad	blízkost stavby
SPR Polanská niva	Okres Nový Jičín	50 ha	lužní louky	blízkost stavby
SPR Polanský les	Okres Ostrava	59 ha	lužní les	blízkost stavby
CHKO a Ramsarská lokalita Poodří	Okres Frýdek-Místek, Nový Jičín a Ostrava	8 200 ha	meandry řeky Moravy, lužní les a louky	23 km trasy kanálu protínají území přímo i okrajově
Větev řeky Labe				
	trasa vede severozápadně od Přerova přes Českomoravskou vrchovinu			
PR Království	Okres Olomouc, obec Grygov	309,5 ha	nížinný listnatý les na štěrkových sedimentech řeky Moravy, jilmová společenstva, olšová slatina, bohatá fauna	trasa vede ve vzdálenosti 500 m
CHKO a Ramsarská lokalita Litovelské Pomoraví	Okres Olomouc a Šumperk	9 600 ha	meandry Moravy a bohatý komplex lužního lesa, luk a zamokřených území	1 varianta trasy vede přímo přes území, alternativní vede v těsné blízkosti

CHKO České středohoří	Okres Děčín a Ústí nad Labem	107 000 ha	asi 150 ha cenné pobřežní zóny a rybí fauna	zřízení přehradní nádrže Malé Březno
CHKO Labské pískovce	Okres Děčín a Ústí nad Labem	32 000 ha	plánovaný NP	zřízení přehradní nádrže Prostřední Žleb

Polská vodní cesta po Odře

Odra je v současnosti v Polsku upravena pouze zčásti pro lodní dopravu (třída III) a je jen omezeně využitelná: 25 km směrem po toku od Vratislavi se již nenachází žádné jezy, avšak dochází tu k obdobím s extrémně nízkým stavem vody (ponor menší než 1,10 m), což znamená i pro malé lodě (např. v období 1989 – 1992 a v roce 1998) měsíce trvající období klidu na řece. Návrhy na další výstavbu Odry jsou v Polsku zdůvodňovány především nutností ochrany proti záplavám (program pod názvem „Odra 2006,,). Od ničivých záplav v roce 1997 se hledají možnosti svedení záplavových vod „regulovaným a rychlejším způsobem,, z ohrožených oblastí. Sem patří také úvahy o prohloubení dna řeky a přestavba/novostavby protizáplavových ochranných hrází. Prozatím se uvažuje se dvěma jezy, zvětšením stávajících malých plavebních komor a minimálně 2 velké retenční nádrže. Projekt vodní cesty Dunaj-Odra-Labe pro lodní dopravu po zbývajících 400 km volného toku řeky není v současnosti předmětem diskuze vlády ve Varšavě.

Jako nutné pro kanál by bylo třeba postavit, kromě 46 km úseku ke Gliwickému kanálu (cca 6 jezů) a přestavby částečně vybudované Odry (gliwický kanál až k Vratislavi) 15-20 nových jezů, na celkové délce 520 km mezi Vratislaví a (alespoň) ústím Warty (km 220-740; do Štětína by pak přibýlo dalších 90 km). Tyto práce jsou odhadovány na 5-10 mld. DEM. Kromě toho řada říčních zákrut je příliš úzká pro novější typy lodí.

Tyto vodohospodářské projekty pro řeku Odru by samozřejmě měly svůj dopad na sousedící chráněné krajinné oblasti. Výstavbou jezů by došlo k úplnému odříznutí a vysušení dosud (částečně) napojených lužních lesů a mokřadů (v důsledku stavby kanálových hrází) a z důvodu prohloubeného příp. vyvýšeného řečiště.

*Dosud neexistuje studie, která by vytvořila vazby mezi stávajícími CHKO a uvažovanou vodní cestou. Výčet území zasluhujících ochranu v tomto regionu by byl dosti značný. Uvádí se (Jermaczek a Pawlaczyk), že jen v nivách Odry, Nisy a Warty je minimálně **200 velkých chráněných ploch** (CHKO, národní památky, příp. ekologicky cenné plochy) a asi 1700 bodových objektů (staré stromy nebo skupiny stromů. Institut WWF-Auen v Rastattu (Německo) zpracovává nyní atlas aluviálních regionů (Oder-Auen-Atlas), který přinese detailní přehled jako součást ekologické fluviální koncepce.*

Jako první velká, kanálem zasažená oblast v důsledku úpravy řeky Odry by byla chráněná rezervace nad městem Raciborz (zasaženo by bylo cca 4000 ha niv v rámci větší krajinné oblasti) na sever od Ostravy. Hrozí tu kompletní zničení těchto lužních oblastí kvůli přestavbě toku a jako součást budování ochrany proti záplavám. V současnosti není jasné, zda má být dána přednost

- *kanálu na okraji velké retenční nádrže/záplavového polderu, nebo*
- *kanálové trase vedoucí dvěma retenčními/polderovými jezery s uměle zvýšenou hladinou*

V obou případech by polder jakož i retenční prostor byl používán k navýšení hladiny vody v době malého průtoku (plnicí výška 10-13 m!) na středním toku Odry a na tomto úseku by bylo třeba postavit 2-3 zdymadlové stupně.

Podél dalšího toku se nachází u Naroku (mezi Opole a Vratislaví) cca 4000 ha velký komplex „Grady Odrzanskie,, kde se rozkládá řada chráněných lužních lesů (mezinárodně významné ptáčí regiony) a pod Vratislaví v nivě Odry mezi Rzeczyca a Scinawa, příp. Nowa Sol další ekologicky cenné chráněné plochy lužního lesa v prostoru Legi Odrzanskie (dohromady cca 5000 ha).

Rovněž ohroženo je ústí řeky Nisy spolu s před nedávnou dobou zřízeným krajinným chráněným parkem (což je polské označení chráněné oblasti kategorie něco mezi CHKO a národním parkem) „Krzecin,, (zasaženo by bylo 4000 ha z celkové rozlohy 7 500 ha).

Následující, touto výstavbou zasažený, by byl velmi cenný krajinný chráněný park s celkovou plochou 28 000 ha by byl park v ústí Warty (na sever od Frankfurtu nad Odrou), na ploše 3000 ha ústí Warty a ramsarská chráněná krajinná oblast „Slonsk,, (cca 5000 ha velký komplex sestávající ze slatin a mokřadů).

Kompletní výstavbou vodní cesty by nakonec byly zasaženy na dolním toku Odry jižně od Štětína oba chráněné krajinné parky „Cedynia,, (3000 ha) a „Dolní údolí Odry,, (5 632 ha), které se nachází naproti německého národního parku „Unteres Odertal,,. V současnosti tento úsek řeky není celoročně splavný.

Tím by v Polsku došlo k zasažení minimálně 33 600 ha chráněných oblastí (4 krajinné chráněné parky, jeden ramsarský region a větší počet lužních lesních komplexů).

Německé úseky vodní cesty na Odře a Labi

V Německu by výstavbou kanálu byly zasaženy největší úseky na středním a dolním toku Labe a Odry. Obě řeky mají však mohou méně než 150 dnů v roce zajistit provoz pro lodě s ponorem 2,80 m a jejich charakteristickým rysem jsou dlouhá období nízkých srážek.

Labe je pouze podmíněně využitelné pro velké lodě. Na středním toku Labe je kvůli nízkým srážkám k dispozici pouze omezený ponor a to 1,30 m, který je v současnosti nákladem 0,5 mld. DEM (zlepšení výhonů, úprava řečiště) přestavován na hloubku 1,40 m, s možností provozu po dobu 345 dnů v roce (avšak ne více). Větší úpravy by vyžadovaly stavbu 22-26 nových zdymadlových stupňů a investice objemu 10-20 mld. DEM (v několika variantách), které však podle studie PLANCO institutu z roku 1992 mají velmi špatný poměr náklady-užitek (0,2 na období 80 let). Z toho důvodu byl uvedený projekt vodní cesty již dnes odložen ad acta bonnským ministerstvem dopravy.

Podobně jako v navazujícím českém úseku podléhají velké oblasti toku Labe ve východním Německu ochraně životního prostředí. Výstavbou Labe by byla zasažena řada chráněných oblastí. První oblastí konfliktu by se při úpravě Labe stala biosférická rezervace „Sächsische Schweiz,, (sestavující z již existujícího národního parku a chráněné krajinné oblasti), přímo na české hranici, v návaznosti na CHKO na české straně (v budoucnu národní park) v Pravčické bráně. Jihovýchodně od Drážďan by bylo tímto projektem zasaženo 1600 ha pobřežních zón. Ohroženo podél saské části Labe je dalších 6 přírodních a chráněných krajinných oblastí, s celkovou plochou více než 23 000 ha.

Zkratky:

LSG – Landschaftsschutzgebiet – Chráněná krajinná oblast CHKO

NSG – Naturschutzgebiet – Přírodní chráněná oblast PCHO

BR – Biosphärenreservat – Biosférická rezervace

NP – Nationalpark – Národní park

Název chráněné oblasti	Místo (spolková země, km toku Labe)	Plocha
Plánovaná BR Sächsische Schweiz (region národního parku sestávající z NP a CHKO)	Sasko, km 0-34	Celkem 46 102 ha (zasaženo 1600 ha)
Plánovaná CHKO Pirnaer Elbaue	Sasko, km 34-39,7	cca 1050 ha
CHKO Dresdner Elbwiesen und -altarme	Sasko, km 39-7-63,1	1257 ha
PCHO Pillnitzer Elbinsel	Sasko, km 42-43	11 ha
CHKO Elbtal u Radebeulu	Sasko, km 63,1 – 69,4	400 ha
CHKO Nassau	Sasko, km 73-77	1715 ha
Plánovaná CHKO Gauemitzer Elbinsel	Sasko, km 73,3 – 74,3	6 ha
CHKO Elbtal na sever od Míšně	Sasko, km 82-100	2 355 ha
CHKO Riesa-Strehlaer Elbaue	Sasko, km 100-124,8	3 943 ha
CHKO Elbaue Martinskirchen-Mühlberg	Braniborsko, km 121-134	1490 ha
Plánovaná CHKO Borschützer Elbwiesen	Braniborsko, km 125	60 ha
CHKO Elbaue Torgau	Sasko, km 126-173 + 180	8 500 ha
Plánovaná PCHO Elbaue u Martinskirchenu	Braniborsko, km 132	350 ha
PCHO Alte Elbe Kathewitz	Sasko, km 143-145,5	375 ha
PCHO Prudel-Döhlen	Sasko, km 163-164,5	157 ha
Celkem: 6 NSG a 9 LSG		23 269 ha

Vynikajícím útvarem dále po toku řeky je **biosférická rezervace „Flußlandschaft Mittlere Elbe,,** která svou plochou 372 000 ha se táhne v délce 400 km podél toku řeky a představuje přírodně originální zónu, která by se mohla stát největší chráněnou oblastí v Evropě, podél toku řeky (včetně různých menších chráněných oblastí). Tato zóna je rozdělena do 5 německých spolkových zemí, počínaje Saskem Anhaltskem až po Šlesvicko-Holštýnsko, nachází se zde mimo jiné 10 000 ha lužních lesů a velké amfibiální biotopy, s 2000 exempláři bobrů, 32 druhy ryb, vydrou, 135 druhy hnízdících ptáků a 130 druhů hostujících ptáků (Gastvögel – mimo jiné Fischadler, Seeadler, Schreiadler, černý čáp, chřástal polní, jeřáb a 25 % německého stavu bílých čápů). Podle odhadu kanceláře WWF v Magdeburgu by projektem vodní cesty bylo zasaženo cca 280 000 ha plochy.

Jediným zásahem do kontinuálního toku řeky mezi Severním mořem a Střekovem v Česku je zdymadlový jez Geesthacht u Hamburku (h = 2,40 m), který však od roku 1998 je nákladně upravován soustavou obchvatových kanálů, která umožní dokonalou migraci ryb a při záplavách bude tento jez protékán bez omezení přepadem. Labe bylo do roku 1990 jednou z nejznečištěnějších řek v Německu. Situace se však po roce 1990 zmírnila.

Politicky rozhodující pro budoucnost by mělo být „Společné prohlášení k dalšímu vývoji Labe a postranních kanálů Labe,, které podepsal německý ministr dopravy Wissmann 5. září 1992 s největšími německými ekologickými svazy B.U.N.D., WWF, NABU a Euronatur. V této jedinečné politické dohodě se vláda zřiká další výstavby řeky Labe v prostoru mezi Magdeburgem a Geesthachtem a prohlašuje, že „budoucnost vnitrostátní lodní dopravy na trase Hamburg-Magdeburg-Česko spočívá ve využívání bočních kanálů Labe a na východním rameni kanálu Mittelland,, pro niž mají být soustředěny investice na výstavbu. Labe je považováno za horší alternativu pro lodní dopravu; „na horním toku nad Magdeburgem bude lodní doprava na Labi zajištěna bez zdymadlových stupňů,,. Kromě toho: „Spolkový ministr dopravy podporuje v rámci své kompetence projekty na velkoplošnou renaturalizaci řeky Labe a prostor kolem ní,,.

Již v německo-české Pravčické bráně by bylo třeba vybudovat dvě zdymadla pod Ústí nad Labem, které ovšem by se dostaly do konfliktu s CHKO Labské pískovce (od 1972, plocha 32,5 tis. ha) a národním parkem České Švýcarsko, vyhlášeným zákonem v roce 1999 7500 ha). Na středním toku řeky Labe je k dispozici neomezený ponor pouze 1,60 m, který nelze dále zvýšit. Dosud probíhají stavební opatření, po jejichž ukončení bude řeka splavná pro větší ponor po dobu cca pouze 180 dnů v roce. Další výstavba 10 nových zdymadel by si vyžádala investice 10-20 mld. německých marek, které však podle zpracované studie by měly velmi špatný poměr nákladů k užitkům.

Výstavbou splavnění Labe v nových dimenzích by bylo zasaženo 222 chráněných území, 6 biosférických rezervací a 4 národních parků. Pouze biosférická rezervace „Flußlandschaft Elbe,, by svou plochou téměř 400 000 ha a přirozenou délkou toku 400 km měl být největší chráněnou říční oblastí Evropy. V rozdělení do 6 spolkových zemí se zde nachází 10 000 lužních lesů a rozsáhlé cenné biotopy. V nich se nachází 2000 exemplářů labského bobra, 32 druhů ryb, vydra, orli, jeřábi a 25 % německého stavu bílých čápů.

***Odra** v Německu tvoří celou svou délkou hraniční čáru s Polskem. V jednom z projektů vodní cesty Dunaj-Odra-Labe se říká, že na 160 km německo-polské hranice by bylo třeba postavit 10 zdymadlových stupňů (jezů). Zasaženo by bylo 10 500 ha velkého národního parku „Unteres Odertal,, který navazuje na dva krajinné chráněné parky v Polsku. Národní park je také součástí ramsarské chráněné oblasti se 120 druhy hnízdících ptáků, mezi něž patří chřástal polní, Seggenrohrsänger, Großer Brachvogel a Kampfläufer. Údolí dolního toku Odry je velmi významným útočištěm pro 150 000 tažných ptáků a místem spánku pro až 7000 jeřábů.*

Během letních nízkých srážek je lodní doprava na Odře silně omezena nebo dokonce zastavena. V otázce výstavby Odry z polské strany (řeka samotná byla upravována již ve 30. letech) zaujímá spolková země Braniborsko negativní postoj, poněvadž by to narušilo bezpečnost proti záplavám v dolních oblastech toku řeky. I šetrná výstavba na ponor 1,60 m po dobu 345 dnů v roce je nejistá. Kromě toho existuje již na spodním toku Odry 60 km dlouhá vodní cesta Hohensaaten-Friedrichsthaler, jako spojení mezi Berlínem (přes kanál Odra-Havel) a Štětín (přes tzv. západní Odru). Tato hospodářsky atraktivní vodní cesta v západovýchodním směru by měla být upravena na celoroční lodní provoz, zatímco pro Odru samotnou mají na tomto úseku prioritu renaturalizační opatření.

Německý spolkový plán dopravních cest neobsahuje žádné plány týkající se zvětšení plavební kapacity Odry a Labe. Proto lodní cesta podél německé strany Odry a Labe není politicky realizovatelná. Chráněná plocha, která by byla zasažena stavbou kanálu Dunaj-Odra-Labe, představuje cca 315 000 ha (1 národní park, 2 biosférické rezervace, 15 přírodních a chráněných krajinných oblastí).

Přeshraniční ekologické problémy

Kromě přímých zásahů do přírody a krajiny, jak stavbou kanálu tak také různými stavebními činnostmi (zřízení příjezdových silnic, skladiště stavebního materiálu atd.), které kromě trasy kanálu způsobují další dlouhodobé ekologické škody, existují také různé nepřímé vlivy, které je možno kvalitativně vyjádřit pouze na základě ochrany proti záplavám a znečištěním vody. Vliv těchto faktorů se však projevuje formou vysokých nákladů, které, pokud by měla být provedena správná analýza nákladů a užitků, by se měly stát součástí takové analýzy a nikoliv být jednoduše přenášeny na národní hospodářství.

Ochrana proti záplavám

Z pohledu **ochrany proti záplavám** lze jen pochybovat, zda kanál může přispět obecně 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 přitékající vody a alespoň silně omezit komunikaci mezi přitékající 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 k ochraně 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, protože si klade ambice řešit ještě "něco navíc" oproti původnímu pouze plavebnímu záměru, totiž dalšími technickými prostředky se účastnit na protipovodňové ochraně. Proti této „filantropické verzi vodní cesty může existovat však také další výklad: vodní cesta potřebuje rovněž ochranu proti povodním (nemůže být přece při těchto situacích "vyplavena nebo přeplavena") a proč při řešení tohoto problému pro vodní cestu nenabídnout řešení i pro "ostatní", kteří to budou muset zaplatit - tento postup je poměrně známý a v normálních poměrech se označuje jako "nabalování parazitních investic" na základní problém, který v tomto případě vyvstal povodňovou katastrofou na Moravě a Odře.

Autorům tohoto "vylepšení" poněkud ušlo, že směr protipovodňových opatření v zásadě musí sledovat ochranu proti konkrétním škodám na majetku (jak se ukázalo při povodních let 1997 a 1998 také na lidských životech) a náklady na tato opatření musí být v přímém vztahu k možným způsobeným škodám. Ochrana proti povodním nepředstavuje tedy 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.

Obecně k aktivitám vázaným na údolní nivu je třeba jen připomenout, že podle příslušného článku zákona 114/92 Sb. o ochraně přírody a krajiny jsou údolní nivы řek kvalifikovány jako významné krajinné prvky a tuto skutečnost je třeba respektovat zejména při investičních záměrech, kdy se nesmí snížit ekologická stabilita nivы 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 nivы Moravy a Bečvy, resp. Moravské Sázavy bez vnímání závažnosti 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. A nakonec v údolní nivě Moravy a Bečvy jsou vyhlášena velkoplošná nebo maloplošná chráněná území a celý soubor je jich připraven k dalšímu vyhlášení.

K navrhovaným opatřením na vodní cestě s protipovodňovým účinkem:

Jestliže se konceptoři vodní cesty dožadují respektování zájmů tohoto díla v souvislosti s protipovodňovými opatřeními, pak je třeba zdůraznit, že je jejich požadavek oprávněný pouze v hranicích schváleného koridoru ze sedmdesátých let (pokud odhlédneme od jeho faktické nelegitimitnosti v dokumentech územního plánování a výstavby, prognózách, generelech, protože tento záměr neprošel hodnocením vlivů na životní prostředí podle zákona 244/92 Sb.). Stejně tak zmínka o řekách určených ke splavnění v příloze zákona o vnitrozemské plavbě 114/95 Sb. (který byl „protlačěn“, ostudným přístupem nebo přímo absencí tehdejšího ministra životního prostředí Františka Bendy) neopravňuje konceptory vodní cesty k rozvíjení tohoto díla do absurdních poloh bez náznaku vnímání atributů přírody a krajiny.

Z tohoto pohledu je základní myšlenka elaborátu „sjednocení klíčových záměrů při řešení vodní cesty s klíčovými záměry pro protipovodňovou ochranu“, jen slovní ekvilibristikou par excellence k demagogickému prosazení vlastních záměrů bez ohledu na další okolnosti polyfunkčního využívání území.

Svědčí o tom velkorysě navrhované budování poldrů a nádrží bez zmínky o současném způsobu využívání území uvažované zátopy jak z hlediska osídlení, hospodářských aktivit nebo dokonce přírodní hodnoty. K jednotlivým případům jen několik poznámek:

- Poldr Telice nad Bečvou je ukázkou, jak konceptoři vodní cesty argumentují. Vodní cesta má sloužit k odstranění bariéry vytvořené poldrem, přičemž sama by byla překážkou v přirozeném režimu Bečvy. Výška nadržení v poldru - 14, 18 nebo 20m představuje tak kontrastní zásah do ekosystému území, že by po každé situaci s nadržением vody nastal kolaps s likvidací jeho vegetační a terestricky vázané živočišné složky vyplývající z výšky a úměrné doby nadržení vody v poldru. K uváděným hodnotám kulminačních průtoků na Bečvě v červenci 1997 (950-1100 m³ za sekundu) je třeba zdůraznit, že jsou nadhodnocené a odkázat na oficiální údaje ČHMÚ, přičemž „dohoda z 18.3.1998.“, mezi zástupci Povodí Moravy a zpracovateli elaborátu v této věci nemá žádné oprávnění.

- Poldr Dubicko je ještě komplikovanější v tom smyslu, že jednak stejně jako poldr Mohelnice navrhovaný o něco níže po toku Moravy v generelu protipovodňových opatření Povodí Moravy by nepříznivě zasáhl do hydrologického režimu, a dále je nepřijatelný z hlediska vysokého ohrožení lužních ekosystémů, které se nacházejí v předpokládaném prostoru zatopení až do výšky 15 - 21 m. Údolní niva v tomto prostoru má hodnotové parametry CHKO Litovelské Pomoraví (měla být při ustavení CHKO její součástí) a důsledná ochrana před takovými degradačními vlivy je odůvodněná.

- Poldr Krasíkov na Moravské Sázavě: souvislosti tohoto poldru o objemu 16 milionů m³ a výšce nadržení 12 -15 m s vodní cestou jsou poněkud nesrozumitelné - je snad jiný důvod k jeho výstavbě, než že vodní cesta nabízí jedno své ohrázení k jeho konstrukci - a proč této možnosti tedy nevyužít ?

- Poněkud jiné možnosti se připouští u poldru Hoštejn na Březné o výšce vzduší 35 m ! - navrhuje se případné přečerpávání vody a poldr by se stal „normální,, nádrž.

- V případě profilu Drozdov se již jedná o klasickou nádrž s výškou vzduší 90 m !!! , která je údajně potřebná pro vodní bilanci v povodí - rozumějme pro vodní bilanci provozu vodní cesty - a při této příležitosti by také mohla sloužit pro zachycení povodní, nebo by mohla sloužit pro přečerpávací vodní elektrárnu (jako Dalešice), atd., aby všeobecný užitek byl nesporný.

- Navazující návrhy tzv. „odlehčovacích koryt,, chtějí mít také objevený charakter, v zásadě jde pouze o zajištění méně konfliktního (podle autorů) trasování vodní cesty (oproti původně vymezenému koridoru) nebo o variantní řešení jejich některých úseků. Týká se to:

- „odlehčení Olomouce,, což je vedení vodní cesty mimo Olomouc východním směrem a příslibem převedení 200-300 m³ za sekundu za povodní (zvětšení průtočného profilu Moravy v intravilánu Olomouce o tuto hodnotu je velmi reálné za náklady mnohonásobně nižší, než připadají na tento inkriminovaný úsek vodní cesty,

- „odlehčení v Kroměříži,, je prakticky totéž s tím, že i s varianta rozšíření koryta Moravy při průtahu Kroměříží se připouští (nicméně s těžkými důsledky na okolní území při úpravě trasování Moravy),

- „zvýšení kapacity Nové Moravy v úseku Uherský Ostroh-Vnorovy,, a „rovněž zvýšení kapacity koryta Bečvy v úseku Teplice-Hranice,, jsou pouze zpozdilými variacemi na regulaci vodních toků v době, kdy se již několik let realizuje státní program Revitalizace říčních systémů, v němž se tvrdě upraveným tokům navozuje jejich původní přírodní forma a funkce.

Závěrem těchto poznámek k předloženému elaborátu je třeba upozornit na časovou shodu akcelerace aktivity kolem vodní cesty D-O-L s aktem ustavení Ředitelství vodních cest Praha v tomto roce. Po dlouhém vakuu, které nastalo zrušením bývalého Ředitelství pro stavbu vodních cest v roce 1949 je to situace, kdy obnovený orgán povede svoji snahu nepokrytě a cíleně k vybudování vodní cesty D-O-L. Sdružení Dunaj - Odra .- Labe / Verein Donau - Oder - Elbe jako zájmové sdružení právnických osob sleduje svojí aktivitou odbornou a politickou pomoc těmto záměrům, o čemž je předložený elaborát zřetelným důkazem.

Jakost vod

Vodní cesta sama o sobě nemá ve výčtu svých funkcí přispívat ke zlepšení kvality vod. Ať již jako kanál vedený podél řeky, tak i trasa vedená v samotném řečišti, bude mít vodní cesta Dunaj-Odra-Labe kvůli své relativně vysoké poloze a relativnímu nedostatku vody jen velmi malé proudění. Kromě toho má být v kanále konstantní hladina vody a tato má komunikovat jen velmi málo se spodní vodou. Tím je značně omezena biologická samočisticí kapacita.

Řeka Morava je známa svou špatnou jakostí vod, což souvisí s vysokou hustotou osídlení a nízkým 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 nebude lodní provoz probíhat pouze s přepravou ekologicky neškodných druhů zboží, jak to známe z jiných vodních cest. Není to 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 tím také obtížnější je průkaznost 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, spolu s jejich specifickým inventářem rostlinných a živočišných druhů. Uvedená záležitost by se týkala 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, to znamená podél Dunaje, Moravy, Odry a Labe.

Postoj veřejnosti a nevládních organizací v ČR a dotčených státech

O nesmyslnosti a velkém ekologickém a ekonomickém hazardu je kriticky myslící odborná veřejnost přesvědčena od znovuoobjevení myšlenky vodní cesty v sedmdesátých letech. Diskuse, které proběhly koncem osmdesátých let předložily další řadu přesvědčivých důkazů, že tomu tak opravdu je. Nicméně zdá se, že až poté, co jedna strana přijde s hotovými záměry na veřejnost (které dlouho dobu ve vší tichosti připravovala) a pokud veřejnost cítí v těchto záměrech přímé ohrožení prostředí ve kterém žije, jenom tato situace dovede vyburcovat silnou angažovanost veřejnosti.

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 angažovanosti veřejnosti v této kauze se věnuje občanské sdružení Přátelé přírody - Občanská společnost se sídlem v Ústí nad Labem.

Ze zahraničních nevládních organizací, které se angažují v záležitosti vodní cesty DOL je to rakouská regionální organizace WWF Austria ve Vídni (16.4.1999 uspořádala tiskovou konferenci k postojům Rakouska k vodní cestě DOL), v Rakousku je to dále Distelverein se sídlem v Deutsch Wagram, na Slovensku Centrum pre plikovanú ekológiu Daphne v Bratislavě a nakonec německá nadace Deutsche Umwelthilfe s iniciativou „Živoucí Labe,,.

V Rakousku se začal šířit názor, že na trase plánované vodní cesty D-O-L jsou vodní toky již většinou regulovány a přírodní hodnoty zničeny. Tento názor není samozřejmě správný a pokusili jsme se ho 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. V trase plánované vodní cesty však zůstaly velmi cenné úseky přirozených lužních ekosystémů a zachovaná lužní krajina v přírodním stavu. A co ještě významnější - po roce 1989 po přijetí nového - kvalitního a silného zákona na ochranu přírody a krajiny dostala tato cenná území legislativní ochranu. Jsou to jednak velkoplošná chráněná území s plochou tisíců hektarů, ale i mnoho dalších maloplošných území s vyhlášenou ochranou nebo navržených k ochraně.

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 - vlivem plánované vodní cesty na přírodu, krajinu nebo další složky životního prostředí (např. hydrogeologii, hydrologii, zemědělské a lesní půdy, atd.) Rovněž nebylo provedeno hodnocení vlivu na životní prostředí na úrovni jednotlivých dílčích staveb, které souvisí přímo nebo nepřímo s vodní cestou D-O-L. Lobby pro plánování a budování vodních cest rovněž ignoruje povinnost podle zákona hodnotit vlivy na životní prostředí pro kanál D-O-L jako celek a zvolilo taktiku „per partes“, pro prosazení svých záměrů. 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.

Apelujeme na rakouskou, polskou i německou vládu, aby odmítly na zmíněnou „salámovou metodu“, budování částí vodní cesty na svém území, ale aby nejdříve poznaly 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.

Motivace zastánců realizace DOL v ČR a ostatních státech

Motivace zastánců realizace vodní cesty, kteří se rekrutují z orgánů státní správy je pochopitelná a logická - konají svoji práci, k níž jsou na svých postech povoláni. U nás jsou to Ministerstvo dopravy a spojů a Ředitelství vodních cest ČR. Jestliže se zasazují o tuto kauzu s vnímáním celého komplexu toho problému měli bychom málo co vytknout jejich konání. Jestli se tak neděje, je třeba se usilovat o získání informací o skutečném stavu věcí, žádat vysvětlení a navrhopvat kroky k nápravě. Uvedené orgány státní správy, stejně jako další, např. z oblasti územního plánování jsou vystaveny tvrdým tlakům lobby ze strany projektantů a potenciálních realizátorů vodní cesty. K prvním patří např. Vodní cesty, a.s. a další významné projekční organizace, k druhé skupině patří již od sedmdesátých let Vítkovické železářny, Metrostav a další.

Zastánce má vodní cesta také na nevládní úrovni. Je to především mezinárodní česko-rakousko německé Sdružení Dunaj-Odra-Labe/Verein Donau-Oder-Elbe se sídlem v Praze, které v poslední době vyvíjí velmi silnou aktivitu zejména na mezinárodní úrovni. Jako další nevládní organizaci je možno jmenovat Spolek pro podporu Pomoraví se sídlem v Hodoníně, který se angažuje zejména za obnovu a úspěšné provozování turistické plavby na Baťově kanále.

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.

Bilance zásahů do stávajících a plánovaných chráněných oblastí, způsobená stavbou kanálu Dunaj-Odra-Labe.

I když vedení trasy a dimenzování kanálu Dunaj-Odra-Labe není dnes ještě detailně známo, je možno na základě předložených údajů a informací provozovatelů kanálu a také na základě známých chráněných zón provést bilanci zásahů do krajiny.

Sečtením ploch chráněných oblastí byl proveden pokus sestavit komplexní bilanci všech takových ploch, které by byly přímo či nepřímo zasaženy stavbou kanálu, případně novými vodními cestami, které jsou trasovány po uměle vytvořených jezerech na Labi a Odře. Vyloučeny z těchto úvah byly ty podíly v chráněných oblastech, které leží vně vlivu lodní dopravy (např. na dolní terase) a které mají jiný ekosystém (např. morény). Zahrnuty do úvah však byly již identifikované budoucí chráněné oblasti, jejichž ekologická hodnota je uznávána odbornými pracovišti, avšak jejich právní podpora dosud nebyla uzavřena.

Další obtíže této bilance představují různé kategorie ochrany a ochranných systémů příslušných zemí (např. CHKO – tedy chráněná krajinná oblast v Česku je nepoměrně lépe chráněna a tedy je ekologicky cennější než německo/rakouský pojem „Landschaftsschutzgebiet“, (což je slovně identický výraz s CHKO). Dále pak velké plošné rozdíly jednotlivých v seznamu uvedených chráněných oblastí a přirozeně také samotný význam příslušné chráněné oblasti s jejím inventářem živočišných a rostlinných druhů pro lokální a regionální ochranu ekosystému (např. zásah do 5 ha plochy chráněné oblasti na horním toku může z mezinárodního hlediska být stejně problematický jako oddělení 3000 ha nivy na dolním toku). Poněvadž zahrnování či vylučování určitých ploch z takové bilance je i odborně problematické, byly do seznamu převzata všechna velká i malá chráněná území. To však také znamená, že řetězec zásahů způsobí více ekologických problémů než je vyjádřen pouhým součtem těchto ploch a kategorií ochrany, a že tuto skutečnost nelze vyjádřit pouze kvantitativním způsobem. Proto je nutné do bilance zahrnout i kvalitativní faktory.

Kvůli dalekosáhlým nepříмым důsledkům na celé poríčí nelze zajisté přírodní a ekologické vlivy projektu kanálu omezit na bezprostřední trasu kanálu, jak se o to pokouší provozovatelé kanálu z celkem pochopitelných důvodů. Říční území představují otevřené ekosystémy, které prostřednictvím vodního bilance silně a pravidelně ovlivňují následné úseky na dolním toku a i zdánlivě vzdálené biotopy. Tyto případy je pak třeba zahrnout do souboru případů ohrožení. Navíc u řady zásahů tímto projektem vzniká otázka, zda vůbec určitý biotop může v důsledku stavby kanálu si uchovat i nadále svůj charakter, svoji ekologickou jakost a zda vůbec může být zachován ten cíl, který byl definován v okamžiku převzetí takového biotopu pod ochranu. Zda

tedy nedojde k jeho masivní degradaci a znehodnocení. Intaktní říční území jsou dnes ve střední Evropě omezena na několik málo zbytkových území, u nichž každý další zásah představuje velkou ztrátu a tedy vyžaduje obzvláště pečlivou analýzu alternativ. To platí právě pro tento projekt kanálu.

Dokončení kanálu Dunaj-Odra-Labe, tedy vytvoření spojení mezi Severním/Východním mořem a Dunajem, by znamenalo následující:

1. Postavit více než 1600 km na trase kanálu, tzn. 476 km v jádrové oblasti Vídeň – Pardubice – Kedzierzyn; dalších 45+630 km na Labi a 520 km na Odře.
2. Postavit 73 až 83 jezů/zdymadel, 2-3 lodní zvedací zařízení, 1-2 kanálové mosty a 2-3 tunely
3. Příímý a nepřímý zásah do cca 400 000 ha plochy v 61 chráněných oblastech, tzn. 2 národních parků, 4 chráněných krajinných parků, 1 oblasti Natura 2000, 6 ramsarských oblastí, 2 biosférických rezervací, 46 dalších chráněných oblastí (přírodní a chráněné krajinné oblasti, přírodní parky, přírodní památky a již naplánované chráněné plochy).

(převzato ze studie **Donau-Oder-Elbe: Living Rivers oder Kanal. Aktuelle Analyse aus Naturschutzsicht.** Zinke Environment Consulting (Im Auftrag des WWF), Wien 1999)

Země	Trasa/varianta	Počet zdymadel nutných přestavět nebo nově vystavět, apod.	Počet zasažených chráněných krajinných oblastí	Plocha všech zasažených krajinných 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 <i>nebo</i> 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	5100 ha

ČR	Kúty-Hodonín: 26 km, <i>nebo</i> 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)	27 026 ha

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	33 600 ha

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

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

Navíc bude mít kanál následující kvalitativní relevantní vlivy na okolní prostředí a ochranu přírody, které překračují samotnou trasu kanálu a které budou vyvolány stavbou kanálu:

- zastavění (zničení, rozdělení a narušení) a monotonizace více než 1600 km dlouhého říčního a nivního území ve střední Evropě (jednak trasou kanálu, jednak stavebními pracemi i nepřímými vlivy), jako např.:
 - ➔ změnu typické členitosti biotopů a druhů (např. ztrátu specifických druhů pro údolní nivy)
 - ➔ narušení a ztrátu možností migrace, druhové výměny, reprodukčního habitatu atd.
 - ➔ ztrátu speciálních vlastností biotopu (např. výměna vody, klid, pravidelná eroze, záplavové režimy, dodávka živin atd.);
- zásah do odtoku velkých řek (přízpusobení kanálovému režimu) a malých toků (odběr vody z vrcholových úseků pro provoz kanálu a zdymadel);
- přenos vody a organismů mezi různými vodními (Dunaj-Morava) a říčními systémy/povodími (Dunaj s Labem/Odrou);
- nebezpečí vzniku nedostatku vody na vrcholových úsecích kanálu a na spodním toku Moravy,
- ohrožení vodní bilance bariérovými vlivy lože kanálu,
- zhoršení jakosti vod ztrátou samočisticí kapacity intaktních úseků řeky a zanesením nových škodlivin provozem lodí, nehodami/haváriemi a nově zavedenými rekreačními aktivitami;
- ztráta retenčních objemů pro případ záplav a z toho plynoucího zvýšeného nebezpečí pro obyvatele na dolních tocích;
- novostavba a přestavba nesčetných dopravních cest, které křížují a obcházejí kanál (mosty),
- změna tvárnosti krajiny ve středoevropských údolních a středohorských regionech,
- narušení rekreačního potenciálu v dosud intaktních, přírodně blízkých říčních územích (nahrazeno umělými, pro intenzivní rekreaci upravenými regiony podél kanálu);
- volba méně ekologicky příznivých dopravních prostředků v porovnání se železnicí, která již má k dispozici výkonné, souběžně vedoucí trasy (tzn. volné přepravní kapacity).

Tyto masivní negativní vlivy na životní prostředí se u kanálu Dunaj-Odra-Labe dosud nestaly součástí vyhodnocení nákladů/užitku. Je třeba vyjít z toho, že provozovatelé se budou snažit přenést tyto „skryté,, náklady na národní ekonomiku. Obtíž spočívající v porovnání těchto

faktorů se stavebními náklady a výkony z provozu kanálu však nesmí být důvodem k převedení těchto nákladů na jiné zodpovědné orgány.

Již samotný rozsah těchto zásahů do evropských říčních území znemožňuje iniciátorům stavby kanálu získat pro tento projekt v mezinárodním měřítku potřebnou politickou podporu a význačnější finanční prostředky. Instituce jako např. Světová banka nebo EBRD (Východoevropská banka) se distancovali již od daleko méně problematických projektů napojení v rámci střední a východní Evropy. Od Evropské komise právě kvůli schválení Agendy 2000 a vzhledem k řadě ekologických investic do říčních oblastí v rámci Phase a EU (mimo jiné do ohrožené oblasti Moravy-Dyje) lze sotva očekávat, že by náhle upřednostnila tento přírodně a ekologicky škodlivý dopravní projekt před jinými, naléhavějšími transevropskými dopravními cestami.

Velký počet kanálem ohrožených a zasažených chráněných oblastí není pouze dokladem ekologické jakosti těchto regionů, nýbrž je také velkou věcnou překážkou pro stavbu kanálu. Pokud se projekt kanálu stane předmětem, zajisté mezinárodní kontroly z hlediska ekologické kompatibility podle evropských norem, je možno si představit, že dojde k pozitivnímu výsledku pro kanál. Ekologické ztráty zdrojů v rámci realizace kanálu jsou v dnešní Evropě natolik velké, že kromě velmi nejistých ekonomických výhod pro lodní dopravu daleko přesahují všechny případné výhody pro regionální hospodářský rozvoj v rámci Evropy. Vývojové projekty tohoto rozsahu nejsou v dnešní Evropě „zralé“, k realizaci, jsou nevhodné a jako takové zastaralé.