



# Kanál Dunaj-Odra-Labe znovu na scéně

Projekt za stovky miliard korun, který výrazně zasáhne do posledních zbytků přírodních říčních niv v České republice a několika sousedních zemích: na scénu se vrátil už mnohokrát zamítnutý kanál Dunaj-Odra-Labe. Naposledy jej vláda s definitivní platností zrušila v roce 1991. Nyní je zase zpátky. Ministerstvo dopravy jeho první etapu zařadilo do návrhu dopravní politiky na léta 2005–2013 [1] a část se ocitla také mezi prioritami na financování z Fondu soudržnosti Evropské unie [2]. Připravuje se tak půda pro zahájení výstavby kanálu D-O-L takzvanou salámovou metodou. Úsek po úseku, kus řeky po kusu řeky, vždy po pár desítkách miliard.

## Starý nový plán

Plány plavebního kanálu Dunaj-Odra-Labe jsou staré stovky let. Během 20. století se vlivné stavební a rejdářské skupiny několikrát pokoušely myšlenku oprášit. Od roku 1989 se propagaci projektu věnovala lobbistická skupina ARGE DOEK (Pracovní skupina kanál DOL). Založily ji společně firmy Ekotrans Moravia, Vodohospodářská výstavba Bratislava a Vídeňská správa přístavů. Po jejím zániku v polovině devadesátých let převzalo štafetu nově založené Sdružení Dunaj-Odra-Labe<sup>1</sup>.

Dlouhodobé plány počítají se dvěma větvemi kanálu: jedna má vést částečně řekou Moravou, dílem podél ní, od Vídně nebo Bratislavy přes Břeclav a Přerov, propojit se s Odrou a pokračovat k Baltskému moři. Z ní by měla v České republice odbočovat druhá větev k Labi a po něm, nebo v jeho sousedství, směrem k Hamburku. Prvními fázemi projektu se mají stát propojení Břeclavi s Dunajem a Ostravy se splavněnou částí Odry v Polsku [1].

Podle Sdružení DOL má délka kanálu činit 499 kilometrů. Propojení dunajské vodní cesty s Odrou a Labem však předpokládá i úpravu dnes splavných úseků podle nových parametrů. Jinak by proplouvání úseků s nedostatečnými technickými parametry vyžadovalo značné množství překládek. Takové úpravy ovšem několikanásobně zvětšují celkovou dimenzi projektu.

## Technické řešení

Kanál by měl umožnit plavbu lodí s ponorem 2,8 metru. Další parametry projektu jsou náročnější než v případě průplavu Rýn-Mohan-Dunaj, často užívaného pro srovnání: šířka zdymadel (12,5 m namísto 12 m), hloubka zdymadel (4,5 m oproti 4 m), průjezdná světlost mostů (7 m oproti 6 m) nebo prohrábky dna až do hloubky čtyř metrů [3].

<sup>1</sup> Sdružení sídlí v Praze, mezi jeho přední členy patří vedle českých a slovenských subjektů město Vídeň, spolková země Dolní Rakousy a přístavní správa z polského Štětína a Svinouští.

Kromě toho by nutně docházelo také k dalším zásahům: stavbě vlnolamů, narovnávaní koryta, souběžným výkopům. Znamená to další ničení přírodních biotopů a krajiny a samozřejmě další obrovské náklady.

## Nejasná trasa

Zatím jediná oficiálně schválená trasa je tzv. generální řešení z roku 1971. V územních plánech měst a obcí kvůli ní dodnes platí stavební uzávěry. Přitom je kvůli razantním dopadům (například vedení kanálu napříč meandry řeky) teď už naprosto nereálná. Ovšem jiné ucelené řešení nebylo od sedmdesátých let předloženo. Kudy by kanál terémem skutečně vedl, zůstává velkou neznámou.

Vše nasvědčuje tomu, že se ministerstvo dopravy snaží uplatnit osvědčenou salámovou taktiku: zahájit stavbu od Dunaje a Odry a poté vyjasňovat trasu po etapách. Projekt se tedy začne stavět, aniž by vláda nechala posoudit ekologické důsledky, dopady na život v krajině a náklady či rentabilitu celého plánu. Koncepční přístup by projekt argumentačně znevýhodnil. Ukázaly by se enormní celkové náklady a také rozsah škod na vzácné přírodě.

## Finanční náklady

Hlavní důvody, proč plány už více než sto let leží v šuplíku, jsou ekonomické. Podle Sdružení DOL mají náklady na výstavbu kanálu činit přibližně 180 miliard korun [4]. Namísto dříve navrhovaného financování z více zdrojů stoupenci projektu nyní doufají ve velký podíl fondů Evropské unie (až 85 %). Zbytek by měly zajistit veřejné rozpočty jednotlivých států. Odhadované náklady se týkají jen průplavu. Nezahrnují nezbytné práce na úsecích řek, které na kanál navazují, například práce na zlepšení splavnění Odry v Polsku<sup>2</sup>.

Odhad také může podhodnocovat náklady opatření, které si vynutí ochrana života místních lidí a krajiny (například ochrana podzemní vody), výkup pozemků a kompenzace. Podle zkušeností u podobných projektů náklady během výstavby narůstají. Neoficiální odhady nákladů na projekt jsou proto i několikanásobně vyšší.

Žádný kompletní rozbor nákladů a zisků z projektu dosud nebyl zveřejněn. Částečné rozborů pro některé úseky nedošly k výrazně příznivým výsledkům. Oficiální zhodnocení slovenského Výzkumného

ústavu dopravního pro úsek Dunaj-Hodonín (trasa řekou Moravou) zjistilo, že žádoucí úroveň návratnosti investic alespoň 9,5 %, nemůže být dosaženo, ani pokud by se kanál zároveň využíval také k výrobě elektřiny [5]. Analýza předcházející studii proveditelnosti pro polský Program pro Odru – 2006 ukázala, že poměr výnosů k nákladům činí u dopravní složky programu pouhých 1,03. Tolik pro odůvodnění výstavby nestačí.

## Nepotřebná kapacita

Celý koridor plánovaného kanálu doprovází železnice, v některých případech dokonce po obou březích řek. Na mnoha úsecích probíhá rekonstrukce a modernizace tratí, zahrnutá i do aktualizace trans-evropských dopravních sítí [6].

Železnice v plánované trase kanálu má přitom velké rezervy. V České republice to tak bylo i v dobách špičkového vytížení v osmdesátých letech, kdy provoz na trati mezi Přerovem a Ostravou dosahoval 80 % maximální kapacity a na trase Pardubice-Přerov-Břeclav jen 60 % [7]. Během devadesátých let objem nákladní dopravy klesal a zároveň byly hlavní železniční koridory v Polsku a České republice modernizovány. Kapacita tratí vedených souběžně s potenciálním kanálem DOL je dnes vyšší, než byla kdy v minulosti

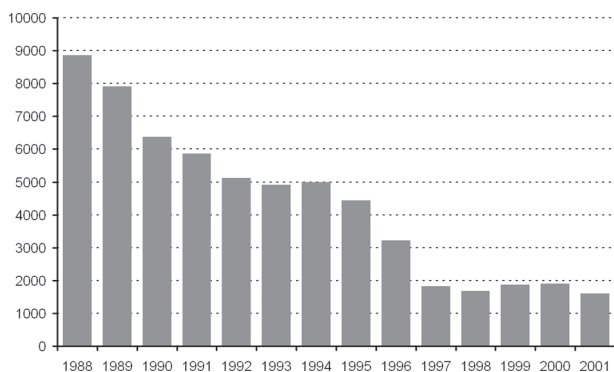
Velikost exhalací je u vnitrozemské lodní dopravy srovnatelná s elektrifikovanou železnicí [8]. V některých ohledech je na tom železnice i výrazně lépe: například emise oxidu uhličitého v nákladní dopravě jsou u elektrifikované železnice 29 gramů na tunokilometr, zatímco u vodní dopravy 31 g/tkm. Rovněž čísla pro emise oxidů dusíku a prachových částic hovoří jednoznačně ve prospěch železnice [9].

## Klesající poptávka

Otázkou zůstává také výše poptávky po přepravě po kanálu. Lodní přeprava ve středoevropských zemích rapidně klesá. V České republice se ve srovnání s počátkem devadesátých let snížila na pouhých 36 % a objem přepraveného zboží dokonce jen na 18 %. Příčinou je postupný útlum především těžkého průmyslu a klesající zájem o dopravu velkotonážního zboží (štetku, písku, uhlí, železné rudy, cementu, obilí, hnojiv a podobně). Dopravní výkon přitom klesá bez ohledu na počet splavných dní v jednotlivých letech [10].

2 Například polská vláda se v červenci 2001 rozhodla realizovat takzvaný „Program pro Odru – 2006“. Jeho cílem je modernizace vodní soustavy v povodí řeky Odry v objemu 2,5 miliardy eur. Program je vysoce kontroverzní a výrazně se na něj nedostává financí. Další miliardy eur by vyžadovaly práce na Labi v Německu.

## Vývoj vodní dopravy v České republice 1988–2001, tisíce tun



Zdroj: Ročenky dopravy České republiky, statistické ročenky

Nerealisticky vysoké, politicky motivované odhady poptávky po lodní dopravě při plánování vodních cest nejsou českou zvláštností. Podobným příkladem je polská Odra (výkon v roce 2002 činil asi čtvrtinu plánovaného), Labe v Německu (zhruba pětina) nebo kanál Rýn-Mohan-Dunaj (zprovozněn v roce 1992, do roku 2002 dosáhl 42 % původně plánovaných přeprav).

## Objemy přepraveného zboží po vodních cestách střední Evropy

Řeka	Objem přepraveného zboží v milionech tun ročně		
	2002	plánovaný	dřívější (rok)
Labe	4	23	8 (1990)
Odra	5,5	20	14,1 (1980)
Kanál Mohan-Dunaj	7,5	18	7,5* (1992)

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

Zdroj: BUND 2003

## Přínos pro místní rozvoj?

Stavební práce na kanálu by v dotčených oblastech dočasně vytvořily řadu pracovních příležitostí. Není ovšem jasné, zda by vznikla nějaká trvalá pracovní místa za únosnou cenu. Na druhé straně stavební uzávěry v plánované trase kanálu omezují rozvoj řady měst i obcí.

## Vlivy na přírodu a krajinu

Kanál by těžce poškodil nebo zničil některé z nejzácnějších přírodních území střední Evropy.

Meandrující přírodní nebo jen málo pozměněné řeky, bohaté lužní lesy, květnaté nivní louky a mokřady jsou unikátními biotopy. Domov zde má řada ohrožených druhů živočichů a rostlin – například bobr, čáp černý, řada vzácných dravců včetně raroha, luňáků a orla mořského, či bledule letní a různé druhy orchidejí. Řada z dotčených oblastí je či bude součástí evropské soustavy ochrany přírody Natura 2000: například komplex lužních lesů a luk na soutoku Dyje s Moravou, chráněné krajinné oblasti v Litovelském Pomoraví, Poodří nad Ostravou nebo slovenské Záhorie, March-Thaya Auen v Rakousku či desítky míst na polské Odře.

## Znečištění a hladina podzemní vody

Technické parametry projektu jsou daleko větší než například sporná kanalizace dolního Labe u hranic s Německem. Zdrojem vody pro kanál mají být dodávky z Dunaje. Vodní cesta má však v některých úsecích být s řekami propojená, v případě Moravy zčásti i vedena korytem řeky. Ve skutečnosti tedy bude ovlivňovat vodní režim, například průtok v řekách nebo podzemní vodu [11].

Nepřirozené rozkolísání hladiny podzemní vody v říční nivě ovšem hrozí v každém případě, například vlivem obrovského, částečně izolovaného betonového tělesa kanálu. Výstavba povede k narušení nebo zničení vodního režimu, na kterém životně závisí vzácné přírodní biotopy, zejména mokřady, a druhová rozmanitost květnatých luk.

Posílení regulace řek poškodí jejich samočisticí schopnost – tedy zadržování nečistot a látek s obsahem dusíku a fosforu v přirozeném korytě. Přírodní struktury v korytě, dynamické dno, štěrky a písek či vodní vegetace totiž působí jako přirozený filtr. Mokřady a porosty podél řeky zachycují znečištění stékající z polí.

## Kanály versus příroda

Podle studie organizace BirdLife International by plány nových vodních cest mohly ve střední Evropě poškodit 38 unikátních přírodních území zahrnutých do soustavy Natura 2000 [12]. Samotný kanál DOL ohrožuje přirozené řeky, mokřady, lužní lesy a louky hned v pěti zemích – Rakousku, Slovensku, České republice, Polsku a Německu. V nejhorší variantě by přes chráněná nebo k ochraně navržená území o výměře až 460 tisíc hektarů [13]. Jen v Polsku by kanalizace Odry

pravděpodobně zasáhla do 20 potenciálních území soustavy Natura 2000 [14].

## Kanál DOL a povodně

Vinou regulace a omezením prostoru pro neškodné rozlévání záplav do luk a lesů v nivě může projekt také snížit schopnost krajiny zadržovat povodně. Mezi příčiny velkých povodňových škod patří i řeky kanalizované a napřímené kvůli plavbě, odřezávání slepých ramen a niv od koryt a vysoušení mokřadů či zátopových oblastí kvůli zemědělství, dopravě a osídlení [15].

Přirozené nivy s lužními lesy a loukami, jako je například dolní tok řeky Moravy, totiž pomáhají zadržovat povodně. Při velké záplavě v létě 1997 zadržely poslední tři větší komplexy lužní krajiny (na soutoku Dyje s Moravou a v chráněných krajinných oblastech Litovelské Pomoraví a Poodří) více vody než všechny přehrady v povodí Moravy a Odry dohromady [16]. Trasa kanálu DOL by musela vést napříč přirozenými oblastmi rozlivů velké vody, a tím je odřízla od řek.

## Před tranzitními kamiony nás kanál neochrání

Drahý kanál přitom nepomůže snížit kamionovou dopravu na silnicích. Automobilová a vodní doprava si totiž prakticky nekonkurují. Lodě převážejí rozměrné náklady, u kterých nehraje velkou roli přepravní čas – například stavební suroviny. Takové materiály se samozřejmě nepřepravují v kamionech. Lodě proto mohou konkurovat jen železnici.

Navíc kanál bude v každém případě hrát jen okrajovou roli. Pro ilustraci: evropská strategie tzv. přesunu nákladní dopravy ze silnic počítá mezi lety 2000 a 2020 s nárůstem objemu přepravy na silnicích o 96 % a na železnici o 120 %.

Oproti tomu podíl vnitrozemské vodní dopravy v nových členských zemích na celkových přepravách, který dnes činí 2,4 %, má v roce 2020 dosáhnout pouhých 2,8 % [17]. Na počet vlaků na kolejích a kamionů na silnicích by tak kanál (zprovoznění prvního úseku se předpokládalo v roce 2012) měl pouze mizivý vliv. Zpochybnit si přitom zaslouží samotný tlak EU na budování kapacitních dopravních spojení. Namísto obětování kvality života a krajiny v tranzitních zemích, jako je Česká republika, by unie spíše měla hledat způsoby, jak využívat dopravních cest spravedlivě zpoplatnit, a zastavit tak neustálý růst dálkové přepravy.

## Hnutí DUHA prosazuje

Hnutí DUHA s mezinárodní koalicí ekologických organizací ve středoevropských zemích společně požadují [18]:

- Důsledné posouzení ekologických dopadů kompletního plánu (tzv. strategická EIA).
- Zpracování solidní analýzy nákladů a přínosů všech relevantních variant projektu, včetně srovnání s ostatními druhy dopravy a jinými možnostmi řešení.
- Pokud ekologické nebo ekonomické posouzení dojde k nepříznivému závěru, vyřadit jej z dopravní politiky, rozvojových plánů a operačních programů.
- Změny legislativy a další opatření, která by pomohla posílit schopnost říčních niv zadržovat povodně a postupně zlepšovat jejich společenskou a krajinnou funkci.

Bližší informace o projektu DOL a požadavcích koalice: [www.hnutiduha.cz/aktivity/penize/penize.htm](http://www.hnutiduha.cz/aktivity/penize/penize.htm)

## Prameny

- [1] [www.rvccr.cz](http://www.rvccr.cz)
- [2] [www.mdcr.cz/text/oblasti/mezvzaeu/kohefo-p.pdf](http://www.mdcr.cz/text/oblasti/mezvzaeu/kohefo-p.pdf)
- [3] Generální řešení průplavního řešení Dunaj-Odra-Labe, Hydroprojekt Praha, Schváleno vládou ČSSR v roce 1971
- [4] [www.tinavienna.at/donauoderelbe/canalparamsf.htm](http://www.tinavienna.at/donauoderelbe/canalparamsf.htm)
- [5] Výzkumný ústav dopravní v Žilině, Divize vodní dopravy Bratislava, 1993: Přehodnocení ekonomické účinnosti projektu Dunaj-Odra-Labe ve vztahu k rozvoji vodních cest a vodní dopravy na Slovensku, úsek Dunaj-Hodonín.
- [6] European Commission, Directorate-General for Energy and Transport, 2003: Priority projects for the Trans-European Transport Network up to 2020
- [7] Např. Jan Zeman, K efektivnosti případné výstavby, Dunaj-Odra-Labe, Sborník ze semináře D-O-L: Ekonomie, ekologie a krajina, UP Olomouc 2004.
- [8] Např. K efektivnosti případné výstavby, Dunaj-Odra-Labe, Sborník ze semináře D-O-L: Ekonomie, ekologie a krajina, UP Olomouc 2004.
- [9] Umweltschonend mobil, Allianz pro Schiene, Berlin 2003
- [10] Ročenky dopravy České republiky, statistické ročenky
- [11] [www.tinavienna.at/donauoderelbe/canalenvironf.htm](http://www.tinavienna.at/donauoderelbe/canalenvironf.htm)
- [12] An assessment of the potential impact of the TINA network on Important Bird Areas (IBAs) in the accession countries RSPB 2001:24
- [13] Environment Consulting: Donau-Oder-Elbe: Living Rivers oder Kanal, Aktuelle Analyse aus Naturschutzsicht. Im auftrag des WWF. Zinke. Wien, 1999
- [14] Mapping of N2000, WWF Poland, 2002
- [15] Background Briefing Paper Managing Floods in Europe: The Answer Already Exists: More intelligent river basin management using wetlands can alleviate future flooding events, WWF, Brusel 2002
- [16] Simon, O., et Sucharda, M.: Vliv hospodaření v krajině na průběh a účinek povodní: přehled problémů a doporučená opatření, Hnutí DUHA, Brno 2003
- [17] Extended impact assessment of the proposal amending the amended proposal for the decision amending Decision No 1692/96/EC on the trans-European transport network. Provisional paper, Evropská komise 26. 9. 2003
- [18] 21stanovisko koalice viz [www.hnutidu-ha.cz/publikace/infolisty/pdf/kanal\\_dol.pdf](http://www.hnutidu-ha.cz/publikace/infolisty/pdf/kanal_dol.pdf)

Vydalo Hnutí DUHA  
Pavel Příbyl, březen 2005



**Hnutí DUHA**  
Friends of the Earth Czech Republic

**A** › Bratislavská 31, 602 00 Brno  
**T** › 545 214 431  
**F** › 545 214 429  
**E** › info@hnutiduha.cz  
www.hnutiduha.cz



Materiál je publikován díky podpoře od UNDP/GEF Danube Regional Project a CEE Bankwatch Network.

Program UNDP/GEF Danube Regional Project vede organizace Regional Environmental Center for Central and Eastern Europe. Názory vyjádřené v této publikaci nemusejí vyjadřovat politiku nebo názory dárců. Dárci nenesou žádnou přímou či zprostředkovanou odpovědnost za aktivity příjemců.

Česká veřejnost chce žít ve zdravějším a čistějším prostředí. Hnutí DUHA proto navrhuje řešení ekologických problémů, jež přinesou konkrétní prospěch pro kvalitu života každého z nás. Úspěšně prosazuje účinná a realistická opatření, která omezí znečištění vzduchu a řek i produkci odpadů, umožní zachovat pestrou krajinu, snížit kontaminaci potravin a vody toxickými látkami či předejít globálním změnám klimatu. Naše práce zahrnuje jednání s úřady a politiky, přípravu zákonů, kontrolu průmyslových firem, rady zákazníkům a domácnostem, výzkum, vzdělávání, právní kroky i spolupráci s obcemi. Hnutí DUHA působí na celostátní, místní i mezinárodní úrovni. Je českým zástupcem Friends of the Earth International, největšího světového sdružení ekologických organizací.