

Plavební kanál Dunaj-Odra-Labe: Ekologická hrozba?

Ekologická obec se vesměs shoduje, že případná výstavba kanálu Dunaj-Odra-Labe (D-O-L) představuje značnou environmentální hrozbu. Kanál a jeho nutné zázemí zahrnuje široký pás táhnoucí se k Přerovu na jedné straně od Břeclavi, na druhé straně od Bohumína a na třetí straně od Pardubic v celkové délce 393 km. I když jeho výstavba dosud nebyla schválena, přinesl tento záměr již miliardové ztráty. Jen společnost Ekotransmorávia během několika let dokázala na přípravě a prosazování kanálu D-O-L proinvestovat svůj kapitál ve výši asi půl miliardy Kč. Státní rozpočet stojí příprava projektu každoročně 10-20 mil. Kč. Další finanční prostředky jsou čerpány propagací a prosazováním záměru do územních plánů.

Mnohem větší škody ale způsobuje, že územní ochrana trasy pro případnou výstavbu kanálu D-O-L je značně náročná a blokuje rozsáhlé území trasy kanálu prakticky pro jakoukoliv výstavbu. Vzniklé finanční ztráty si nikdo netroufá odhadnout. Připuštěna je jen výstavba příčných staveb silnic a železnic. Případné silniční či železniční mosty ale musí respektovat možnost budoucího vybudování kanálu, takže musí být mnohem delší a vyšší a tím i dražší. Jejich uživatelé musí akceptovat vyšší provozní náklady, jelikož takto přizpůsobená komunikace je zpravidla delší. Obojí si žádá vyšší spotřebu energie, čímž dále roste emisní zátěž. Zvýšené náklady na zmíněné přizpůsobení trasy silnice a železnice se vykazují jako náklady na rozvoj a užívání silniční a železniční dopravy. Reálná situace územní ochrany trasy kanálu je ještě horší, neboť je zvažováno více variant tras případné stavby kanálu D-O-L.

Prognózy rozvoje vodní dopravy nebyly naplněny

Po nástupu parních železnic začala být vodní přeprava na řekách vytlačována (osobní hned, nákladní postupně). Tento trend s rozvojem železniční a zejména silniční dopravy sílil. Výsledkem je, že si vodní doprava významnější postavení v Evropě uchovala jen na vodnatém Rýnu a Volze, tekoucí ve směru velkých dopravních potřeb. Na zbylém evropském území je poptávka po dopravních službách preferována v pořadí: silniční, kamionová, vodní. Podle některých představ však bude v tomto případě nabídka generovat poptávku.

Podívejme se na kvalitu prognóz přepravních výkonů říční dopravy v ČR. Studie Ekotransmorávie z roku 1991 „*Vodní cesta D-O-L Ano nebo ne?*“ předpokládala vzrůst vodní dopravy v ČR na 80 mil. t zboží/rok a přepravní výkon 21 mld. tkm/r., resp. 27-34 mld. tkm/r. Měla převzít 40-50 párů nákladních vlaků/den. V roce 2007 vodní doprava v ČR vykazovala předběžně 2,2 mil. t přepraveného zboží a přepravní výkon 0,9 mld. tkm. Není to mnoho. Situace je ale podstatně horší. Přepravní výkony vodní, letecké a nákladní silniční dopravy se dnes vykazují jako přepravní výkony firem registrovaných na území příslušného státu nezávisle na místě jejich realizace. S územím ČR zjevně nesouvisí přeprava ve třetích zemích a kabotáž na území cizích států. Pokud ji odečteme, činil přepravní výkon vodní dopravy v ČR v roce 2006 jen 0,35 mld. tkm. I ten je výrazně nadsazen, neboť zahraniční nákladní lodě k nám nejezdí, zato většina nákladních lodí ČR jezdí po Labi do Hamburku, takže většinu plavby uskuteční v Německu, nikoliv v ČR.

Náklady by byly enormní

Otázkou je, kolik by případná výstavba kanálu D-O-L stála. Odhady hovoří o 240 - 300 mld. Kč. Problémem je, že žádný solidní projekt případné výstavby kanálu D-O-L, podle kterého by se daly odvodit investiční náklady, neexistuje. Pro vyčíslení případných investic lze vyjít jen z projektu, který byl v roce 1972 vyhodnocen sice jako technicky realizovatelný, ale ekonomicky enormně ztrátový, a byl proto zamítnut. V cenách roku 1972 mělo jít asi o 80 mld. Kčs. Budeme-li tuto částku valorizovat inflací cen stavebních prací, dostaneme asi 470

mld. Kč investic v cenách roku 2007. Nominálně je to téměř 3 x vyšší částka než stál první, druhý a spojovací tranzitní železniční koridor dohromady.

Další problém představuje uvažovaný postup při výstavbě kanálu. Osvědčeným způsobem při zlepšování plavebních podmínek je postup proti proudu. Příklad v 30. letech minulého století po proudu splavnovaného a dodnes nevyužitého úseku Labe od Pardubic do Přelouče by měl varovat. I dnes zůstávají citelné závady na Dunaji (peřej Nagymaros), Labe je kanalizované na příznivé přepravní parametry jen po Magdeburk, silně omezená je i splavnost Odry do Kožlů, jež je asi 80 km od našich hranic. Sousední země ale nechtějí vynakládat finance na kanalizaci svých řek pro jejich zjevnou ztrátovost a ekologickou neúnosnost.

Ekologie stavby kanálu nevychází

Není pravda, že vodní doprava je tou nejekologičtější. Sice nepřekračuje hlukové normy, ale proti nákladní železniční dopravě v elektrické trakci je emisně šetrnější jen u emisí SO₂ a CO₂, zatímco o 1-3 řády je náročnější u emisí polycyklických aromatických uhlovodíků PAU, oxidu uhelnatého CO, oxidů dusíku NO_x, těkavých organických látek VOC a tuhých emisí PM.

Centrum dopravního výzkumu Brno provedlo v roce 2005 zásadní přepočty spotřeby motorové nafty vodní dopravy a snížilo ji pro rok 2004 na pouhých 20 % původně odhadované spotřeby. Ve stejném rozsahu snížilo i její emise. Bez tohoto snížení emisí by měla vodní doprava ČR měrnou emisní náročnost na úrovni nejnáročnější nákladní silniční dopravy.

Zásadním ekologickým problémem je nutná úprava vodních toků a nevyhnutelná destrukce říčních ekosystémů. K plné devastaci říčních ekosystémů dochází, postaví-li se přehrada nebo jez, které zvednou hladinu a zničí řeku jako ekosystém proudící vody. Na takových vodních dílech ale myšlenka výstavby kanálu D-O-L stojí. V případě vedení kanálu či jeho části mimo koryta řek dochází k velkému záboru půdy a k vytvoření velmi silného děličního efektu. Záměr výstavby kanálu počítá se zničením řady zvláště chráněných území včetně chráněné krajinné oblasti Poodří, součásti evropské sítě zvláště chráněných území NATURA 2000.

Tvrzení, že stavbou kanálu budou vytvořeny ekologicky cenné mokřady, je zavádějící. Pokud existuje zájem mokřady vytvořit, není nutné stavět zničující kanál. Také údajný protipovodňový přínos případné výstavby kanálu je víc než sporný. Kde by kanál D-O-L vedl koryta řek, došlo by jejich úpravou (kanalizací) k citelnému zhoršení průběhu velkých povodní. Kde by kanál byl veden mimo koryta řek, protipovodňová kapacita by se sice zvýšila, ale jen v rozsahu kapacitní rezervy kanálu, což je nevýznamné.

Závěr

Všechny výše uvedené argumenty mluví ve prospěch požadavku zrušit územní ochranu kanálu D-O-L. Tato chybná ochrana způsobuje kumulaci finančních ztrát a po dlouhou dobu stěžuje možnost rozvoje mnoha obcí a měst. Tvrzení, že dotčené území ochránila před větší hospodářskou exploatací a devastací, je příliš slabým argumentem pro zachování územní ochrany trasy kanálu.

Autor a kontaktní osoba:

Ing. Jan Zeman, CSc.

CENIA, česká informační agentura životního prostředí

tel.: 267 225 224, e-mail: jan.zeman@cenia.cz