

CESTA ZA SNEM? CESTA ZKÁZY? KANÁL DUNAJ-ODRA-LABE

TOMÁŠ ROTHROCKL

Ing. TOMÁŠ ROTHROCKL

Ředitel Správy Národního parku Podyjí.

Podílel se na založení a práci Správy

CHKO Podyjí, později i Správy NP Podyjí.

Je jedním z iniciátorů bilaterálního
národního parku Podyjí – Thayatal.

„Je to nádherná sestava: Karel IV., Franz Josef I., Jan Antonín Baťa a Miloš Zeman. Nechtěli byste být taky v takové společnosti?“ ptal se občanů z pódia prezident Miloš Zeman při nedávné návštěvě na jižní Moravě. Vodní koridor Dunaj - Odra - Labe byl a je technickým a politickým snem mnohých. Naproti tomu, tento ideový záměr měl a má mnoho kritiků a odpůrců. V čísle 1/2015 našeho časopisu jsme uveřejnili stanovisko odborníků, které bylo jednoznačně a odůvodněně odmítavé. Opoziční strana zastánců vodní cesty si pochopitelně pospíšila se zpochybněním expertní úrovně stanoviska, které kanál D - O - L odmítá.

Jaký je stav k dnešním dnům? Na jiném místě tohoto čísla podáváme zprávu v podobě komentáře k současné situaci v článku Petra Havla *Současná situace okolo průplavního spojení Dunaj - Odra - Labe*. A jako poctu některým, dnes již nežijícím bardům a vizionářům, si dovoluujeme předložit (se souhlasem časopisu Veronica, správců pozůstalostí a žijícího autora) tři původní články autorů Josefa Vavrouška, Antonína Bučka a Miroslava Kundraty. Dva z nich jsou staré čtvrt století.

Čas nic neubral na pravdě jejich argumentům. Ano, již na sklonku éry „rozvinutého socialismu“ i v následných letech se zformovala fronta environmentálních odborníků, kteří se již tehdy nebáli pojmenovat věci pravým jménem...

Pana docenta Bučka jsem chtěl poprosit o exkluzivní článek pro náš časopis z pohledu dnešních dnů i jeho dlouholetých zkušeností. Bohužel to již nebylo možné, pan Buček nás opustil 10. března. Budiž tento příspěvek i malou poctou vzácnému člověku.

PROJEKT DOL PATŘÍ DO MUZEA ZAJÍMAVÝCH KURIOZIT

JOSEF VAVROUŠEK, převzato z časopisu Veronica č. 1/1993, str. 4-5

Doc. Ing. JOSEF VAVROUŠEK

Jeden z nejvýznamnějších českých

ekologů, byl ministrem federální

vlády a předsedou federálního

výboru pro životní prostředí. V roce

1991 zorganizoval na Dobříšsku první

celoevropskou konferenci ministrů

životního prostředí. Založil Společnost

pro trvale udržitelný život, přednášel

na vysokých školách po celém světě.

Vize kanálu Dunaj-Odra-Labe (DOL) se v Čechách a na Moravě objevuje už mnoho desetiletí s pravidelností připomínající návraty Halleyovy komety. Tento projekt jistě nepostrádá určitou technickou krásu, je však z mnoha důvodů mimořádně problematický. Podívejme se proto na celý problém z různých úhlů.

U každého technického díla - a tím spíše u kanálu, který by zcela zásadním způsobem narušil toky řek tří úmoří - se nejprve musíme ptát, je-li vůbec potřeba.

Kanál DOL nepotřebujeme, o tom jsem přesvědčen. Vede mě k tomu především

fakt, že objem přepravy zboží byl v minulosti v Československu nepřiměřeně vysoký v důsledku zbytečného přemísťování předmětů tak, aby se „splnil plán“ a po listopadu 1989 proto zcela zákonitě prudce poklesl. Ani v budoucnosti nesmí objem přeprav příliš vzrůst: koncepce trvale udržitelného rozvoje, která je jedinou alternativou experimentálnímu růstu, předpokládá vytváření relativně uzavřených cyklů výroby a spotřeby na základě využívání místních zdrojů, což povede ke snížení objemu přeprav zejména na větší vzdálenosti. Měli bychom se proto snažit

minimalizovat celkový objem materiálových toků - a rostoucí ceny energie nás k tomu brzy donutí. Tím je vážně zpochybněn základní smysl kanálu DOL - jeho ostatní potenciální přínosy, např. výroba elektrické energie a čištění vod, jsou zanedbatelné (vzhledem k nízkým průtokům), resp. velmi pochybné (i lodní doprava znečišťuje prostředí).

I kdybychom, čistě teoreticky, připustili, že kanál DOL by mohl přispět ke zlepšení přepravy zboží (doprava osob by zřejmě vždy měla jen zcela okrajový význam), musíme jej porovnat s jinými technickými prostředky, které přicházejí v úvahu. První handicap DOL v porovnání s železnicí a kombinovanou přepravou je zřejmý: pomalost (zdůrazněná velkým počtem plavebních stupňů) a velká závislost na počasí. Ovšem ani nepochybnou potenciální přednost lodní dopravy, tj. její láci, zejména v důsledku nižší spotřeby energie, nelze v případě DOL jako celku uplatnit. Výstavba DOL by si vyžádala ohromné prostředky, které by navíc byly dlouhodobě vázány, aniž by přinášely užitek, i náklady na údržbu by byly poměrně vysoké. Avšak také provozní náklady by byly vysoké, a to jednak v důsledku nezbytnosti přečerpávat velké množství „proplavovací“ vody (vč. několika m³ z Dunaje), jednak proto, že lodě by byly velkým počtem stupňů nuceny neustále se rozjíždět a brzdit, což velmi

negativně ovlivňuje jejich spotřebu pohonných hmot. Je proto velmi pravděpodobné, že při skutečně seriózních výpočtech by se i z čistě ekonomických důvodů ukázal projekt kanálu DOL nevýhodný v porovnání s železniční přepravou, která je navíc výhodněna faktem, že příslušné tratě již stojí a DOL by byl jejich zbytečným dublováním. Významnou podmínkou smysluplnosti kanálu DOL je také splavnění Odry na území Polska a Labe na území Německa pro lodě s vysokým výtlakem - ani tato podmínka není, a velmi pravděpodobně nikdy nebude, splněna, a to z mnoha vážných ekologických, ekonomických i jiných důvodů. Ovšem klíčovým argumentem proti výstavbě kanálu DOL je fakt, že při jakémkoli vedení trasy kanálu a při použití jakýchkoli technických řešení by došlo k nevratnému zničení neopakovatelných a nedocenitelných ekosystémů, a to nejen v trase kanálu, ale prakticky v celém povodí řeky Moravy, Odry a Labe. Především samotná výstavba kanálu by nevyhnutelně vedla ke zničení rozsáhlých oblastí, k ohrožení nebo dokonce narušení zásob podzemních vod, k zániku unikátních ekosystémů reprezentujících poslední zbytky přirozené krajiny a k mnoha dalším ekologickým škodám. Podstatná je právě skutečnost, že každá alternativa projektu DOL by vedla k těžkým ekologickým škodám, které nelze ospravedlnit žádným ekonomickým přínosem.

Prostě je na čase zásadně změnit žebříčky hodnot, které nás přivedly na pokraj zkázy - a to doslova. Musíme si konečně uvědomit, že jsme součástí přírody a jsme na ní závislí, že máme morální odpovědnost nejen vůči člověku, ale vůči všem živým tvorům. Prostě nesmíme podnikat gigantické zásahy do přírody, i kdyby to mohlo přinést krátkodobý prospěch. Z dlouhodobého hlediska se takové zásahy nezbytně obrátí proti nám, a to zejména v krajině tak člověkem změněné, jako je ta naše. Chceme-li žít, musíme krajině navrátit alespoň část jejího života, neníčit zbytky toho, co ještě zůstalo. Ze všech uvedených důvodů jsem přesvědčen o tom, že projekt kanálu DOL není možno realizovat. V úvahu přichází snad jen lepší využití středního toku Moravy (mezi Lanžhotem a Přerovem) a případné přímé spojení tohoto úseku s Vídní, ovšem i takový projekt by vyžadoval důsledné posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí, v souladu s příslušným zákonem, a jeho realizovatelnost je velmi sporná. Samotný projekt kanálu DOL by však měl být uložen co nejdříve tam, kam patří, tj. do sbírek technicky sice zajímavých, avšak zbytečných a navíc nebezpečných kuriozit.

KANÁL DOL - PROJEKT, KTERÝ ZASPAL DOBU

MIROSLAV KUNDRATA, převzato z časopisu Veronica č. 1/1993, str. 1-3

RNDr. MIROSLAV KUNDRATA

Spoluzakladatelem Nadace Partnerství, od roku 1994 její ředitel. Dříve působil na Geografickém ústavu Akademie věd, který se zabýval komplexním studiem životního prostředí, vydával ekologický časopis Veronica.

„Máme-li dostatečnou vůli něčeho dosáhnout, pak toho dosáhneme.“ Toto heslo platilo a platí pro každou zájmovou skupinu v dějinách lidstva. Dvojnásob se jím řídí akciová společnost EKOTRANS MORAVIA, pozdně předlistopadové dítě zplozené 61 socialistickými organizacemi ve Slušovicích na jaře 1989.

Stojí za to připomenout hlavní akcionáře, kteří společnost vybavili vstupním kapitálem téměř půl miliardy Kčs. Podle výroční zprávy za rok 1991 disponovala společnost ke 31. 3. 1992 základním akciovým kapitálem 154 600 000 Kčs rozděleným do 15 466 akcií. Po 1 000 akciích v hodnotě 10 miliónů Kčs vlastní Martinex, a. s., (dříve ZŤS) Martin a Vítkovice, s. p. Následují Obchod obuví Zlín (750 akcií, ale 3,5 mil. Kčs

dosud nesplaceno), DAK MOVA Bratislava (632 akcií), Vodní zdroje, s. p., Zličín (608 akcií). Po 500 akciích vlastní Obuvnický průmysl Svit, s. p., Průmstav Praha, s. p., Správa radiokomunikací Praha, s. p., a Třínecké železářny, s. p. Akcionářů, vesměs státních podniků, s kapitálovou účastí 1 milión a více korun, je 42. Mnozí z nich jsou už dlouhou dobu v hluboké platební neschopnosti. Dividendy Ekotrans Moravia neplatí. Zato věnuje ročně nejméně 1 milión korun na propagaci splavnění Moravy, na zájezdy pro novináře, na přesvědčování starostů, odborů a místních spolků. Žehrá sice na nevděčný stát, který se o lodní dopravu málo stará, ale přestala si už hrát se slovíčky a začíná nazývat svůj projekt pravým jménem: hladová zeď. Vsadila na kartu odborů,

strašení východní Moravy nezaměstnaností a na medové řeci o rozvoji regionu skrze lodní dopravu. Nechává stranou jakoukoliv serióznější analýzu nejen toho, co by stálo vytvoření 1 pracovního místa, ale i toho, co by se mělo přepravovat. „*Když bude kanál stát, jistě se jeho využití najde.*“

Protagonisté vysněného průplavního spojení se vyhýbají i dalším přímým odpovědím na otázky, které stavbu zpochybňují, například: **Kdyby v naší situaci byla některá ze západoevropských zemí, zahájila by stavbu kanálu?**

Každý, kdo jenom trochu zná současné společenské klima ve světě, ví, že nikoliv. Ekologické vědomí společnosti, dostatek špatných zkušeností z gigantických projektů, změna priorit, přísné ekonomické vážení veřejných investic spolu s trendem decentralizace průmyslu, pokles velkoobjemových přeprav a veřejná kontrola rozhodování zaručují, že stavby, které byly s velkou slávou zahajovány ještě před 20 lety, si dnes žádná vláda nedovolí prosazovat, nechce-li spáchat politickou sebevraždu.

Tolik proklamovaný průplav Dunaj-Mohán-Rýn byl zahájen před 60 lety a byl dokončen s „odřenými ušima“ jenom proto, že v něm Německo utopilo už tolik peněz, že nezbývalo, než stavbu dokončit. Nikdo také dnes neví, kolik kanál daňové poplatníky stál a jestli se vůbec někdy zaplatí. Jediný současně rozestavěný evropský kanál v Belgii je zastaven pro nedostatek financí. Dlouho připravované, tvrdě prosazované a dokonce finančně zabezpečené propojení Rhona - Rýn ve Francii ztroskotalo na

odporu místních samospráv a na nezájmu místních podnikatelů - zjistilo se, že ho nikdo nepotřebuje. V sousedním Rakousku, jehož spolupráce na úpravách Moravy by byla nezbytná, koketuje kromě vodohospodářské lobby s kanálem pouze vídeňský starosta, který však odchází z funkce a jeho nástupce má k průplavu jednoznačně negativní postoj. Stanovisko dolnorakouské vlády je už delší dobu jednoznačné: „*ne přes jejich území*“.

V Polsku je vnitrostátní lodní doprava v takové krizi, že se o splavnění horní Odry po naše hranice nemluví ani v nejvzdálenějších koncepcích. Jaké jsou hlavní námitky ekologů proti stavbě kanálu?

Potřebnost průplavního spojení a jeho ekonomická návratnost jsou natolik neprokázané, že je zbytečné podstupovat jakákoliv ekologická rizika, jichž je se stavbou spojeno velké množství. Jmenujme alespoň některá:

- Především radikální zásah do vodního režimu nivy s těžko předvídatelnými důsledky jak na stabilitu zbytků zachovalých ekosystémů, tak na vodní zdroje ve štěrkopískových sedimentech nivy, na nichž je závislá většina obyvatel (cca tři čtvrti miliónu) Pomoraví.
- Ochrana cenných biotopů, zejména zbytků lužního lesa a nivních luk a mokřadů je závislá na vedení značné části trasy mimo nivu, což projekt výrazně prodraží a zkomplikuje jednáním s vlastníky.
- V připravovaných projektech jsou opomenuty takové aspekty, jako důsledky na biodiverzitu vodních společenstev po spojení

řek odlišných biogeografických regionů, způsob nakládání s toxickými sedimenty ze dna řeky, neproporčnost dimenzí stavby v krajině Pomoraví a Poodří, aspekt sociální v bariérách nově oddělených komunit a mnoho dalších.

Jeden z hlavních ideových protagonistů kanalizování Odry, ing. Jaroslav Kubec, CSc., kritizuje v příspěvku do sborníku z „Plavebních dnů ČSFR 1992“ (Znojmo, 2. až 3. 9. 1992) polský přístup. Tvrdí, že příčinou krize polské říční plavby je zásada, kterou Poláci přijali po revizi splavňovacích projektů Visly a Odry: „*není možno přizpůsobovat vodní cestu lodnímu parku a technologii plavby, nýbrž naopak, je třeba přizpůsobovat lodní park danému stavu vodní cesty*“. Pan Kubec pak dále naznačuje, že s takovou bychom došli zpátky ke kajakům. Mně je taková argumentace povědomá. A příkladů, jak jsme ledacos (krajinu, velikost polí, sídliště, kravíny) přizpůsobovali léta arogantním a rádoby efektivním technologiím máme nespočítané. Kupodivu před soudem nestojí a za způsobené škody se nezodpovídají ti, co velkorysě myšlenky iniciativně projektovali, ale všichni se vymlouvají na anonymní totalitu.

Zapomínáme jaksí, že jakákoliv moc se opírá o technologie a že indikátorem rozvinutosti demokracie je mj. i to, nakolik je občan technologiemi pasivně unášen, nakolik je může a umí ovlivňovat.

VODNÍ CESTA DUNAJ-ODRA-LABE VE STŘEDOEVRÓPSKÉ KRAJINĚ

ANTONÍN BUČEK, převzato z časopisu Veronica č. 1/2005, str. 5-7

Doc. Ing. ANTONÍN BUČEK, CSc.
Významný krajinný ekolog, od roku 1991 působil na Ústavu lesnické botaniky, dendrologie a geobiocenologie lesnické a dřevařské fakulty Mendelovy univerzity. Byl jedním ze zakladatelů a dlouholetým předsedou ZO ČSOP Veronica.

Rozhodující část trasy průplavu Dunaj-Odra-Labe (DOL) je situována v krajině širokých říčních niv, kde existuje charakteristická škála biologicky neobyčejně produktivních a druhově bohatých nivních ekosystémů. Tyto ekosystémy se vyskytují v charakteristické mozaice, tvořící nivní fenomén, jehož uchování je závislé na přirozených fluvialních procesech (viz *Veronica*, 9. zvl. vydání, 1996, s. 15-25). Trasa DOL zasahuje široké říční nivy 8 biogeografických regionů, náležejících do všech čtyř

biogeografických podprovincií, které se vyskytují na území České republiky. Prochází podstatnou částí širokých údolních niv na území ČR, fungujících jako biokoridory tvořící přirozenou páteř ekologické sítě střední Evropy. Může však cesta, která neexistuje, vůbec ovlivnit krajinu? Hledejme odpověď v historii tohoto gigantického záměru.

LABSKÁ VĚTEV

Labe bylo vždy využíváno k dopravě jako přirozená vodní cesta. Až do poloviny



Mapa etap vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe. Zdroj Wikipedie.org. Autor Plavba a vodní cesty o.p.s.

19. století měly regulační zásahy vyvolané snahou o odstranění překážek, které bránily plavbě, pouze lokální charakter a neovlivňovaly podstatně převážně přirozený charakter řeky. K takovýmto opatřením patřilo například vylomení nejnebezpečnějších skal v korytě řeky pod Střekovem, provedené na základě příkazu císaře Karla IV. Výraznější zásahy do říčního koryta začaly v souvislosti s rozvojem plavby ve 2. polovině 18. století.

1764 - Byla zřízena plavební komise, o dva roky později plavební fond, kam plynuly peníze z vodních cel. V roce 1770 bylo ustaveno plavební vodní ředitelství, které řídilo všechny vodní stavby na území Čech. Splavné toky byly prohlášeny za státní majetek a rakouský stát převzal povinnost hradiť veškeré práce na těchto řekách.

1776 - V zájmu plynulosti plavby nařízeno prolomení všech jezů na Labi. Na řece se plaví dřevěné čluny s nosností několika tun a s ponorem 50-60 cm, nevyžadující speciálně upravenou plavební dráhu. Regulační práce byly omezeny na odstraňování plavebních překážek a prohrádku mělčin.

1860 - Na přelomu 50. a 60. let 19. století došlo k vybagrování všech labských ostrůvků. Úpravy labského řečiště byly plně podřízovány potřebám plavby. Zavedení paroplavby vyvolalo stavbu nových typů velkých člunů se zvýšenou tonáží a větším ponorem.

1873 - Plavební hloubka a šířka plavební dráhy se staly určujícím faktorem úprav

labského toku. Byly jim přizpůsobeny veškeré regulační práce, které začaly probíhat a které byly zaměřeny na odstranění starých náplav, úprav ústí potoků a říček, kde se ukládaly štěrkopískové nánosy, na odstranění skalních prahů a velkých balvanů v korytě a na zabezpečení již vyhloubené plavební dráhy pomocí podélných opěrných zdí. Výsledkem těchto regulačních prací bylo prohloubení řečiště Labe o 20-30 cm a zpevnění břehů hrázemi.

1896 - Zahájena další etapa regulace Labe financovaná ze státních a zemských prostředků. V úseku Mělník - Ústí nad Labem byla řeka kanalizována. V rámci kanalizačního programu byly postaveny plavební stupně - zdymadla, nejmohutnější z nich, Masarykovo zdymadlo pod Střekovem, bylo vybudováno v letech 1924-1936. Počátkem 20. století proběhly regulační práce na Labi pod Ústím n. L., bylo vyrovnáno dno a odstraněny přečnívající výstupky, aby bylo dosaženo rovnoměrné výše vodní hladiny. Šíře řečiště činila po úpravách zpravidla 110 m, v úžinách výjimečně 90 m. Výsledkem regulačních a kanalizačních prací bylo prohloubení koryta o 30-35 cm.

1920 - Zahájeny práce na kanalizaci středního Labe v úseku Mělník-Pardubice, ukončené v roce 1938.

Provedenými zásahy se Labe změnilo v umělou řeku. Došlo k celkovému snížení výšky vodní hladiny, nadmořská výška hladiny Labe v Děčíně se v rozmezí let

1850-1950 snížila o 50 cm. V řece přestaly fungovat přirozené fluviační procesy formující koryto, břehy a říční nivu. Nivní fenomén jako dynamicky se vyvíjející kontinuální série nivních biotopů zůstal zachován jen ve fragmentech. Říční kontinuum přestalo existovat, výraznými bariérami pro vodní biotu se staly vybudované jezy. Ze sozologického hlediska má zásadní význam jediný nekanalizovaný úsek Labe pod Ústím n. Labem, z hlediska biodiverzity výjimečně hodnotný. Kanalizace Labe, vyvolaná především potřebami plavby, byla spojena s výrazným omezením prostoru pro řeku. Říční geosystém Labe byl podle pravidel technokratického vodohospodářského paradigmatu změněn na geosystém technický. Katastrofální socioekonomické následky povodně v srpnu roku 2002 v povodí Labe ukázaly, že za situací, které jsou z hlediska vodohospodářských pravidel mimořádné, přestává geotechnický říční systém fungovat.

MORAVA A ODRA

Řeka Morava byla za příznivého stavu vody splavná pro malé čluny, pramice a od ústí Bečvy byla využívána pro plavbu vorů. Podobně splavná byla i Odra pod ústím Opavice. Překážkou pro volnou plavbu se stávaly postupně zřizované jezy, proto bylo roku 1542 mlynářům nařízeno, aby plavba vorů na jezích nebyla ztěžována. Roku 1579 pak byla ustavena k vyšetření špatných plavebních poměrů zvláštní komise.

1653 - Za první úřední zmínku o průplavu Dunaj-Odra lze pokládat usnesení moravských stavů o tom, aby byla řeka Morava učiněna splavnou, byla spojena s Odrou a aby k tomu byly vypracovány potřebné plány. Provedení překazila válka.

1700 - Lothar de Vogemont vypracoval na popud císařského místokancléře hraběte Kounice projekt na splavnění řeky Moravy a na její spojení s Odrou přes Nový Jičín a s Labem u Hradce Králové.

1719 - Norbert Wenzl von Linek vypracoval projekt na úpravu řek Moravy a Odry pro plavbu. Průplavní spojení obou řek situoval u Poruby.

1771 - Obrist Brequin zpracoval projekt úprav řeky Moravy zaměřený především k omezení záplav. Náklady, které činily 874 000 zlatých, nechtěli vlastníci pozemků na březích hradiť, takže k realizaci nedošlo.

1780 - Císař Josef II. schválil projekt Rochuse Dorfleuthnera na splavnění řeky Mora-

vy v úseku Děvín-Olomouc a udělil mu na 20 let výsadu výhradního provozování plavby na řece. Dorfleuthner zřídil v Hodoníně plavební komoru a v úseku mezi Veselím a Děvínem plavbu opravdu provozoval, podnik však brzy zanikl.

1795 - Inženýr stavebního ředitelství Stošek zpracoval projekt regulace Moravy k plavebním účelům a k odstranění záplav. Včetně spojení s Odrou činily náklady 2 328 033 zlatých. Provedení projektu překazila válka.

1804 - Dvorní rada Wiebeking vypracoval projekt na úpravu Moravy, náklad pro zřízení plavby činil 704 000 zlatých. Roku 1807 vznikla na základě tohoto projektu společnost pro provozování plavby na řece Moravě se sídlem v Brně, která se zabývala také myšlenkou propojit řeku Moravu s Odrou a Vislou. Společnost se ucházela o příspěvek vlády na provedení úprav.

1809 - Dvorní rada Josef Schemerle na základě požadavku vlády vypracoval nový projekt na úpravu Moravy s náklady 9 milionů zlatých. Projekt byl schválen, ale vláda podobně jako zemské zastupitelství na Moravě odmítla finanční podporu s tím, že splavnění Moravy je záležitostí výše zmíněné soukromé společnosti.

1824 - Moravští stavové prohlásili na urgenci dvorní kanceláře, že setrvávají na odmítavém stanovisku k finanční podpoře splavnění Moravy s ohledem na neutěšené finanční poměry. Zamítavé zůstávalo stanovisko vlády i moravských stavů i v dalších letech.

1865 - Uherský inženýr Michalík předložil obšírný pamětní spis o regulaci a splavnění řeky Moravy od Olomouce po Děvín, který byl zemským výborem s díky přijat a uložen.

1870-73 - Inženýři Artur Oelwein a Pontzen zpracovali pro Anglo-rakouskou banku projekt průplavu Dunaj-Odra pro lodě s tonáží 240 tun. Průplav měl být 273,38 km dlouhý, k překonání rozdílů výšek bylo navrženo 84 plavebních komor, k zásobování průplavu vodou bylo navrženo několik přehrad na řece Bečvě. Stavební náklad byl vypočten na 40 milionů zlatých, tedy 146 000 zlatých na 1 km. Roku 1873 schválila poslanecká i panská sněmovna návrh zákona na stavbu dunajsko-oderského průplavu, který v roce 1872 předložila rakouská vláda. Koncesi na provedení Oelweinova projektu získala v roce 1873 Anglobanka. Provedení zneemožnila finanční krize, která v roce 1873 vypukla.

1882 - Zemský stavební rada Ing. Theodor

Nosek předložil moravskému zemskému sněmu odůvodněné návrhy na úpravy řeky Moravy a vybudování průplavu Dunaj-Odra s celkovými náklady 40 034 000 zlatých. Sněm vyzval rakouskou vládu k jednání o tom, za jakých podmínek by byla ochotna tento projekt podpořit. Vláda odpověděla po četných urgencích až v roce 1889, že je jí těžko v otázce tak složité zaujmout pro budoucnost závazné stanovisko.

1892 - Finna Hallier a Dietz Monnin v Paříži, jednající jménem soukromého francouzského kapitálového syndikátu, zpracovala s pomocí rakouských inženýrů další projekt průplavu Dunaj-Odra, který předložila rakouské vládě se žádostí o udělení koncese. Ani tento projekt nebyl realizován.

1901 - Poslanecká i panská sněmovna schválily vládou předložený vodocestný zákon. Podle tohoto zákona měl být vybudován průplav mezi Dunajem a Odrou s celkovým nákladem 140 milionů korun a plavební kanál, spojující tento průplav s Labem nákladem 112,1 milionu korun. Kromě toho měl být vybudován průplav mezi Dunajem a Vltavou u Budějovic a plavební spojení průplavu Dunaj-Odra s Vislou a dále až ke splavnému úseku Dněstru. Tato velkolepá síť vodních cest měla být vybudována za 20 let. K provedení tohoto zákona byl v roce 1902 rakouským ministerstvem obchodu zřízen nový úřad "C.k. ředitelství pro stavbu vodních cest" ve Vídni a později zřízeny expozitury v Praze

(1903), Krakově (1905) a v Přerově (1907). Tento úřad, o kterém A. Smrček napsal, že "byl bohatě potřebným personálem technickým i administrativním a všemi prostředky vybavený" a že "vyvinul ihned po svém zřízení horlivou činnost" byl ovšem to jediné, co bylo z vodocestného zákona realizováno.

1931 - V Československé republice byl přijat nový vodocestný zákon. Celkové náklady na DOL byly stanoveny na 3 miliardy Kčs. Výstavba měla proběhnout ve dvou šestiletých etapách, v první etapě měl být vybudován průplav Dunaj-Odra, který měl být ve druhé etapě propojen s Labem.

1938 - V prosinci se sešla v Přerově za předsednictví profesora A. Smrčka výborová schůze Moravského říčního a průplavního spolku, kde bylo před zástupci mnoha moravských měst konstatováno, že se projekt dunajsko-oderského průplavu dostává konečně po 37 letech do skutečné akutního stadia s tím, že do dvou let má být vypracován projekt a ten má být v dalších osmi letech realizován.

1938-1943 - V nacistickém Německu bylo rozhodnuto umístit hlavní dunajský přístav průplavu DOL k Vídni. Na východním okraji Vídně u Lobau byly s pomocí věžňů koncentračních táborů vybudovány 3 úseky kanálu, který měl spojit Dunaj s řekou Moravou u Angern. Těchto 9 km kanálu představuje jediný realizovaný úsek průplavu Dunaj-Odra v celé 350leté historii záměru.



Pohled na část vodního koridoru D-O-L v Lobau ve Vídni, který byl vybudován v 40. letech 20. století. V popředí hlavní koryto Dunaje, za ním nedávno zřízený odlehčovací kanál a dále v pozadí několik kilometrů dlouhý funkční úsek průplavu D-O-L (vpravo) a vyústěný do přístavu v Lobau (vlevo). Foto Jaroslav Kubec

1966-1970 - Hydroprojekt Praha zpracoval "Generální řešení průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe", představující nejucelenější a nejpodrobnější projekt DOL. Vodní cesta je dokumentována situačně v mapách 1 : 10 000, zpracovány jsou podélné profily a výkresy hlavních plánovaných objektů. Generální řešení se stalo podkladem realizace usnesení vlády ČSSR č. 167/1971 a usnesení předsednictva vlády č. 299/1972. Podle těchto usnesení byla trasa DOL hájena v územních plánech všech stupňů.

1989 - V červnu byla založena akciová společnost Ekotrans Moravia, jejímž hlavním cílem bylo zahájit budování vodní cesty Dunaj-Ostrava. Budování měl o být zahájeno výstavbou přístavu v lokalitě Lanžhot-Kúty. Mezi nejdůležitější zakladatele a.s. Ekotrans Moravia patřilo Jednotné zemědělské družstvo Agrokombinát Slušovice a koncern Vítkovické železárny Klementa Gottwalda. Náklady na vybudování DOL byly odhadnuty na 14 miliard Kčs. Podle důvěryhodných pramenů bylo jedním z prvotních impulzů pro budování kanálu Dunaj-Ostrava využití velkého mobilního rypadla, které bylo na objednávku sovětské strany zkonstruováno v Uničovských strojárnách pro megalomanský plán obrácení toku sibiřských řek. Postupně získala a.s. Ekotrans Moravia více než 100 akcionářů a shromáždila kapitál 500 milionů Kčs. Generálním ředitelem akciové společnosti byl Ing. Josef Podzimek, předsedou správní rady Ing. Jaroslav Kubec, CSc. V posudcích zpracovaných v roce 1990 se k zahájení výstavby DOL negativně vyjádřil a všechna dotčená federální ministerstva ČSFR i národní ministerstva ČR a SR. V první polovině 90. let 20. století a.s. Ekotrans Moravia zanikla.

1996 - Vláda ČR přijala usnesení č. 635/1996, kterým ukládá 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.

1997 - Vzniklo zájmové sdružení na podporu vodní cesty Dunaj-Odra-Labe se sídlem v Praze. Toto sdružení provedlo vyhodnocení nákladů na vybudování DOL v délce 499 km. Celkové náklady zveřejněné v cenové úrovni roku 2001 činí 206,58 miliard Kč, měrné náklady na 1 km 413 milionů Kč. V 19. i 20. století byly opakovaně předkládány různé návrhy a projekty na splavnění řek Moravy, Bečvy a Odry. S výjimkou

Baťova kanálu, vybudovaného v letech 1934-38, který byl ovšem vybudován nezávisle na DOL a jehož využití pro vodní dopravu skončilo v roce 1961, nedošlo nikdy k žádné realizaci. Toky řek nebyly zcela kanalizovány, v rozsáhlých úsecích ani regulovány, takže se v jejich nivách zachovaly segmenty krajiny, kde dosud fungují přirozené fluvialní procesy podmiňující nivní fenomén. Význam těchto území pro zachování biodiverzity a geodiverzity středoevropské krajiny je nezastupitelný. Především na území chráněných krajinných oblastí Litovel-ské Pomoraví a Poodří a přírodního parku Strážnické Pomoraví, kde jsou rozsáhlejší zbytky krajiny s typickými ukázkami biotopů nivního fenoménu chráněny, nelze v žádném případě připustit narušení stavu krajiny ani jejího přirozeného dynamického vývoje.

POUČENÍ Z HISTORIE

Přehled historie aktivit souvisejících s plány na realizaci DOL ukazuje, že k intenzivnějšímu prosazování této stavby docházelo obvykle v obdobích společenských převratů a nestálé ekonomiky. První úřední zmínka pochází z období velkých společenských změn českých zemí po třicetileté válce. Jediný existující úsek DOL u Vídně byl vybudován v podmínkách totalitního hitlerovského Německa. Usnesení Štrougalovy vlády, které zavazovalo k ochraně trasy DOL, bylo vydáno na počátku 70. let 20. století na začátku období normalizace. Analýza historie plánů na výstavbu DOL ukazuje, že dosud nikdy nedošlo k uvolnění veřejných ani soukromých prostředků, které by umožnily tuto grandiózní stavbu zahájit. Důvody pro odmítnutí finančních prostředků na výstavbu byly přitom v minulosti vždy ryze ekonomické. Výstavba DOL pro státní, veřejný ani pro soukromý kapitál neposkytovala dostatečné záruky ani minimální návratnosti prostředků. Ekologické a environmentální aspekty začaly být brány v úvahu až koncem 20. století, při posuzování záměrů a.s. Ekotrans Moravia a spolu s argumenty ekonomickými vedly k zamítnutí výstavby.

OMEZENÍ HARMONICKÉHO VÝVOJE NIVNÍ KRAJINY

Od roku 1970 až do současné doby je v územních plánech závazně zajištěna územní ochrana celé takřka 500 km dlouhé trasy DOL podle tzv. generálního řešení, případně jeho různých dílčích lokálních variant. Ochrana trasy průplavu v územních plánech konzervuje současný stav využití

krajiny v ochranou dotčeném území a blokuje tak všechny aktivity, které by mohly vést k harmonizaci krajiny. Takto je blokována možnost renaturalizace kanalizovaných úseků řek, možnost uplatnění řady opatření, vedoucích k revitalizaci říčních systémů, v trase DOL není racionální uvažovat o zakládání nových biocenter, biokoridorů a interakčních prvků tvořících územní systém ekologické stability krajiny. Územní ochrana trasy DOL omezuje rozvoj řady sídel a sídelní infrastruktury. Ke střetu sídelních aktivit s ochranou trasy vodní cesty dochází především v řadě měst situovaných podél řeky Moravy. Omezit toto skryté působení vodní cesty na krajinu, především na krajinu údolních niv, kde je převážná část trasy situována, je možné jedině zrušením priority územní ochrany DOL.

V kontextu stavu a vývoje krajiny a životního prostředí v České republice na počátku 21. století lze záměr budování vodní cesty Dunaj-Odra-Labe odpovědně označit jako nereálný a neúčelný. Proto není racionální vynakládat veřejné zdroje na územní hájení trasy a na opakované zpracovávání, posuzování a projednávání různých projektů souvisejících s DOL. Velmi potřebné je naopak zpracování koncepčního materiálu řešícího ekologicky optimální a ekonomicky přijatelné využití krajiny údolních niv dotčených řek. Podrobný krajinný plán niv Moravy, Odry, Bečvy a Labe by se stal základem postupné harmonizace krajiny a mohl by také sloužit jako východisko pro posuzování všech dalších záměrů souvisejících s DOL. Při tomto posuzování se bude stále více prosazovat celospolečenská potřeba změny v minulosti převládajícího technokratického vodohospodářského paradigmatu, potřeba uvolnění prostoru řekám a potřeba zajištění harmonického vývoje krajiny říčních niv jako přirozené ekologické páteře středoevropské krajiny.

