

Vyjádření

ke stanovisku 6 odborníků

k plánované výstavbě vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe

Stanovisko podepsalo 23. 10. 2014 v Brně šest odborníků na limnologii, ekologii, botaniku a zoologii.

Vyjádření podepsalo k datu celkem odborníků na dopravu, ekonomii, územní plánování, výrobu, stavebnictví, profesori středních a vysokých škol, pracovníci veřejné správy, průmyslu a kultury.

Texty v rámečcích jsou doslovným, nekráceným přepisem ze „Stanoviska České limnologické společnosti, České společnosti pro ekologii a Koalice pro řeky“; pod rámečky je stručné vyjádření ke zde uvedeným tvrzením.

Stanovisko:

Myšlenka výstavby vodního koridoru, který by propojil naše země s okolními moři, není nová. V poslední době však viditelně sílí snahy řady subjektů a skupin koridor realizovat, což je patrné jak na tuzemské politické scéně, tak i v rámci Evropské komise (revize TEN-T).

Vyjádření:

V úvodu našeho vyjádření musíme velmi ocenit autory stanoviska za použitou terminologii v názvu, kdy poprvé správně uplatnili označení „vodní koridor Dunaj-Odra-Labe.“ Tím vlastně přiznali, že chápou celou komplexnost projektu v oblasti dopravy, ekologie, povodní, pozitivního vodohospodářského přínosu proti důsledkům změn klimatu (transfer vody do vysychajících oblastí jižní Moravy), energetiky, zemědělství, průmyslu, rozvoje celých územních celků, pozitivních sociologických dopadů, rekreace, sportu a bydlení u vody.

Stejně tak konstatování, že nejde o myšlenku novou, je naprosto pravdivé, neboť doložené snahy o napojení našich zemí na Dunaj se datují od dob Karla IV. Později - v roce 1901 – pak byl přijat zákon o výstavbě lodních průplavů spojujících mj. vodní toky Dunaje, Odry a Labe, a to s termínem realizace 20 let. Výstavbu však fatálně přerušila 1. světová válka. Zákon č. 50 z roku 1931 významně podpořil stavbu i finančně; v roce 1939 se počítalo s dokončením průplavu Dunaj-Odra za 6 let. 2. světová válka výstavbu znovu přerušila; práce pokračovaly po roce 1945, aby je následně nový komunistický režim tajným usnesením vlády zastavil. Přesto do té doby bylo postaveno nebo modernizováno na vodních tocích Labe, Odry a Moravy víc jak 39 plavebních objektů.

Dnes se tedy nejedná o zahájení nové stavby, ale o **dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe** (dále jen „D-O-L“), kde bylo dosud prostavěno více jak 200 miliard Kč, které jsou dnes bohužel stálými obstrukcemi umrtveny, aniž by mohly sloužit ku prospěchu této země.

Velmi důležitá je také etapovitá výstavba, neboť budování vodního koridoru D-O-L předpokládá dílčí úseky (etapy), které budou okamžitě využitelné pro vodní dopravu, jakož i další vodohospodářské účely.

Stanovisko:

Realizace vodního koridoru bude mít bezpochyby dopad na ekologický stav vodních a mokřadních ekosystémů, kvalitu vody a hydrologické poměry celých povodí.

Vyjádření:

Bezesporu vodní koridor D-O-L bude mít vliv na přilehlé území. Avšak je prokázáno, že při šetrném provedení stavby, které je podmínkou moderního budování vodních cest (průplav Rýn-Mohan-Dunaj, průplav Seina-Sever apod.), budou pozitiva výrazně převyšovat. Nutno si uvědomit a upozornit na to, co je v příslušných odborných kruzích všeobecně známým faktem, a sice že říční ekosystém je jedním z nejlépe regenerujících ekosystémů. Hladina spodní vody v okolí toku, velmi příhodné klimatické podmínky střední Evropy aj., jsou faktory obnovy říčního ekosystému podporující (jedná se o tok a jeho nejbližší okolí). Nově vznikající rostlinné a živočišné formace na základě původní skladby mohou výrazně obohatit mnohde neutěšený stávající stav.

Stanovisko:

Z tohoto důvodu považujeme za svou povinnost – jakožto odborníci v oblasti ekologie, limnologie a ochrany přírody a životního prostředí – veřejně prezentovat naše stanovisko k zamýšlené výstavbě koridoru, které vychází z již publikovaného stanoviska České limnologické společnosti a stanoviska Komise pro životní prostředí AV ČR.

Vyjádření:

K stanovisku Komise pro životní prostředí AV ČR z 26. 2. 2014, podepsanému 22 odborníky často z oboru nesouvisejícího ani s ekologií, se vyjádřilo odmítavě 44 kvalifikovaných odborníků již 9. 4. 2014, vše bylo publikováno v časopisu Vodní cesty a plavba č. 1/2014 a není proto potřeba se k němu vracet.

Stanovisko:

Plány na výstavbu koridoru počítají s tzv. kanálovou a říční variantou. Říční varianta předpokládá, že část koridoru by vedla stávajícími koryty řek Moravy, Odry a Labe. Z hlediska ochrany vodních toků, mokřadů, lužních lesů a aluviálních luk v ČR je tato varianta koridoru kategoricky nepřijatelná, protože ji nelze realizovat, aniž by nedošlo k plošné a rozsáhlé likvidaci těchto ekosystémů a k zásadnímu zhoršení ekologického stavu ekosystémů dotčených nepřímo (k čemuž by došlo i při realizaci tzv. kanálové varianty).

Vyjádření:

Nejedná se ani tak o varianty, jako o různé řešené úseky, což vychází z konkrétní situace v krajině a snahy tuto situaci v co nejvyšší míře respektovat. U říčních úseků se v rozhodující části Labe, a částečně i řek Odry a Moravy, jedná o dokončené části vodní cesty, kde u některých jezů chybí pouze dostavět plavební komoru. Kanálové (správněji „průplavní“) úseky se volí z ekologických důvodů zejména tam, kde by se jinak muselo příliš zasahovat do stavu, charakteru a režimu vodních toků.

Stanovisko:

Tyto zásahy jsou v přímém konfliktu se statutem ochrany těchto území jak na národní, tak i na mezinárodní úrovni (NPR, CHKO, Natura 2000, Ramsarské

mokřady mezinárodního významu). Navrhovaná transformace vodních toků a přilehlých ekosystémů jde zcela proti duchu, smyslu a cílům Rámcové směrnice o vodách (Směrnice 2000/60ES), která je závaznou direktivou pro všechny členské státy EU s cílem dosažení dobrého ekologického stavu našich vod.

Vyjádření:

Tuto kategorickou a v podstatě obecnou negativní argumentaci lze pouze stejně kategoricky odmítnout. Žádné z těchto úmluv neznamenaají apriorní zákaz budovat – samozřejmě odpovídajícím způsobem – potřebné stavby. Je ale právě na **skutečných** ekologických odbornících (jako byl například v Německu pan profesor Grebe při výstavbě průplavu Rýn-Mohan-Dunaj), aby technikům „vedli ruku“.

Stanovisko:

Nově vzniklým vodním koridorem bude zcela jistě docházet k zavlékání a šíření nepůvodních druhů rostlin a živočichů, jež představují velké riziko pro unikátní mokřadní společenstva v CHKO Poodří a CHKO Litovelské Pomoraví. Některé z těchto druhů mohou mít rovněž invazní charakter a vážně narušovat společenstva původní. Propojení Labe s Odru a Moravou by navíc znemožnilo nekontrolovatelné šíření těchto nepůvodních a invazních druhů mezi povodími. Charakter kanálu bude jistě představovat i výraznou nepřekročitelnou migrační překážku pro suchozemské živočichy.

Vyjádření:

Zavlékání a šíření nepůvodních druhů rostlin a živočichů je jistě problémem, který nelze podceňovat. Avšak je potřeba dodat, že takovéto "invaze" již probíhají minimálně desítky let bez ohledu na existenci vodního koridoru D-O-L. Některé "invaze" navíc způsobil člověk vypuštěním/vysazením nepůvodních zvířat a rostlin do místní přírody.

Pro zamezení případného šíření invazních druhů na vodním koridoru D-O-L bude třeba před zahájením stavby jednotlivých úseků provést monitoring invazních druhů a jejich likvidace v rámci záboru a v jeho bezprostředním okolí, aby se vyloučila možnost rozvlékání diaspor (semena, oddenky apod.) po trase stavby. Kontrolu invazních druhů je třeba následně provádět i po celou dobu výstavby záměru i po jejím dokončení.

Nejnovější významný evropský průplav Rýn-Mohan-Dunaj propojuje velmi odlehlá moře – Černé se Severním. Po jeho dokončení se tu realizovala mnohaletá pozorování vlivů na životní prostředí, aniž by byl takový jev ve větším měřítku zaznamenán.

Otázka migračních překážek se týká – a možná v drtivější podobě – železnic, silnic a dálnic – a konec konců takovou překážku představují i samy přírodní toky a větší vodní plochy, které jsou pro většinu živočichů lépe překonatelné než zmíněné "suché" dopravní koridory. V každém případě ale vůči tomuto fenoménu existuje celá řada funkčních opatření - např. biokoridory a ekodukty.

Stanovisko:

Značná hydrologická rizika projektu spatřujeme v zajištění dostatku vody pro plavbu.

Vzhledem k očekávaným důsledkům klimatického scénáře pro naši republiku považujeme prakticky za nemožné zajistit přísun vody do kanálu čerpáním přes hranice jednotlivých povodí, a to včetně Dunaje. Tato praxe by ve svém důsledku vedla k dalšímu odvodnění a vysoušení okolní krajiny.

Vyjádření:

Pravý opak je pravdou. Vodní koridor D-O-L vodu nespotebovává, ke svému provozu žádnou další vodu nepotřebuje (úsporné nádrže a přečerpávací stanice) a naopak je nejekonomičtější a k přírodě nejšetrnějším způsobem jak, z hlediska vodohospodářského (nikoliv pro potřeby dopravní) přivést vodu z Dunaje do vodohospodářsky deficitních oblastí jižní Moravy. Příkladem nám může být přečerpávání vody z Dunaje do oblasti Mohanu ve výši až 30 m³/s.

Stanovisko:

Plánovaná trasa D-O-L navíc prochází Chráněnou oblastí přirozené akumulace vod (CHOPAV) Kvartér řeky Moravy a výstavba vodní cesty obecně představuje pro podzemní vody značná rizika: jak pokles hladiny a zásob podzemních vod, tak i jejich kontaminaci. Domníváme se dále, že udržet v kanále přiměřenou kvalitu povrchové vody by bylo velmi obtížné.

Vyjádření:

Jedná se zřejmě o nedorozumění - k poklesu podzemní vody nedojde, protože ve vodním koridoru D-O-L půjde převážně o vzdušnou hladinu. Stejná tvrzení se objevovala před stavbou vodního díla Gabčíkovo na Dunaji, praxe ukázala pravý opak. Z hlediska ochrany podzemních vod je nutné odpovědně rozhodnout, kde budou průplavní úseky těsněné, aby s těmito vodami nekorespondovaly. Samotná kvalita vody prokazatelně stoupne, neboť provoz lodí výrazným způsobem zvýší provzdušnění vody a tím její okysličení (v této věci jsou k dispozici relevantní vědecké výzkumy a závěry).

Stanovisko:

Tvrzení, že projekt přispěje ke zlepšení protipovodňové ochrany, považujeme za nepodložené. Retenční prostory kanálu by byly velmi omezené. Naopak přirozené retenční prostory v nivách, které by byly kanálem dotčeny, jako je Poodří nad Ostravou a Litovelské Pomoraví nad Olomoucí, se pohybují v desítkách milionů m³ vody a významným způsobem transformují povodňové průtoky. Není možné argumentovat kanálem jako prostředkem k zajištění ochrany před povodněmi, aniž bychom nekvantifikovali stávající i potenciální (po revitalizacích) retenční prostory v povodích a porovnali je s parametry projektované stavby. Projektový záměr nekoresponduje s Evropskou směrnicí o zvládnutí povodňových rizik, která apeluje na zajištění prostoru pro řeky jako přirozeného způsobu tlumení povodí.

Vyjádření:

Pozitivní protipovodňový účinek vodního koridoru D-O-L byl již mnohokrát dokumentován a oponován. Obecně by se sčítalo snížení průtoků vlivem retence v nádržích a poldrech, dále by se příznivě projevila retenční schopnost vodní cesty a část průtoků by převedly průplavní uzly. Bylo prokázáno, že kdyby při stoleté vodě na Moravě v roce 1997 již existoval vodní koridor D-O-L, tak by například tolik postižené

Troubky o velké vodě vůbec nevěděly. Desetidenní povodňový průtok s kulminací 866 m³/s by se snížil na pouhých 134 m³/s.

Stanovisko:

Domníváme se, že neustále opakované argumenty o nízkých nákladech a pro přírodu příznivém charakteru lodní dopravy jsou nepodložené. Eventuální ekonomickou výhodnost projektu je rovněž třeba posuzovat v celospolečenském kontextu a nikoli v kontextu zájmových skupin. Kdo bude vlastnit dílo, kdo ho bude provozovat, kdo ponese náklady a kdo ponese jeho případné ztráty? Kdo ponese negativní důsledky? Řádné a objektivní posouzení projektu musí zahrnovat nejen jeho varianty, ale i variantu nulovou, případně variantu udržitelného rozvoje říční krajiny bez výstavby kanálu v duchu evropských směrnic.

Vyjádření:

Domnívat se je jistě přípustné, nicméně vodní doprava je skutečně levná a skutečně má nejmenší nepříznivé vlivy na životní prostředí. Kromě toho se jedná o vodohospodářské dílo s víceúčelovým využitím a při zahrnutí těchto kladných externalit se jeho ekonomická efektivnost ještě zvýší. Na druhé straně naprosto souhlasíme, že dokončení vodního koridoru D-O-L je nutno posuzovat v celospolečenském kontextu a nikoliv kontextu zájmových skupin.

Stanovisko:

Signatáři tohoto stanoviska jsou vedeni respektem k naplňování Rámcové směrnice o vodách a snahou o smysluplné využívání naší přírody a krajiny, kterou by rádi předali dalším generacím alespoň v takovém stavu, v jakém ji zdědili po generacích předchozích. Svým podpisem vyjadřujeme přesvědčení, že koridor D-O-L je ekonomicky neobhajtelný a ekologicky nepřijatelný v jakékoliv své variantě. Nicméně právě proto, aby se tento názor ověřil, podporujeme zpracování studie proveditelnosti, která by řádně a objektivně posoudila celý záměr, umožnila komplexní posouzení vlivů na životní prostředí i ekonomické rentability v celé trase, a jednoznačně tak ukončila dlouholeté diskuze o potřebnosti či nepotřebnosti koridoru.

Doc. RNDr. **Martin Rulík** Ph.D. (PřF UP v Olomouci, předseda výboru České limnologické společnosti), Prof. RNDr. **Jaroslav Vrba**, CSc. (PřF JU v Českých Budějovicích), RNDr. **David Pithart**, CSc. (předseda Koalice pro řeky, sdružující 10 neziskových organizací aktivních v oblasti ekologie vodních toků), Prof. **David Storch**, Ph.D. (předseda výrobu České společnosti pro ekologii), Doc. RNDr. **Jan Helešic**, Ph.D. (ředitel Ústav botaniky a zoologie PřF MU v Brně), Doc. RNDr. **Adam Petrusek**, Ph.D. (vedoucí katedry ekologie PřF UK v Praze).

Vyjádření:

Signatáři tohoto vyjádření za dokončení vodního koridoru D-O-L se opírají o naprosto převažující pozitivní účinky tohoto nejvýznamnějšího projektu pro budoucnost České republiky. Vychází z celé řady oponovaných studií a, bohužel, také nesplněných zákonů. Jsou velmi obezřetní k různým aktivistickým stanoviskům, konkurenčním zájmům některých součástí propojené dopravní infrastruktury, které ve svém důsledku velmi poškozují ekonomiku České republiky. Příkladem může být vládou

neprojednané vypuštění vodního koridoru D-O-L z klíčových evropských projektů TEN-T, stejně jako snaha Ministerstva dopravy ČR vyloučit vodní cesty z připravovaného zákona o liniových stavbách, jehož věcný záměr byl bez vypořádání stovek připomínek předložen dne 3. 11. 2014 vládě k rozhodnutí. S tímto postupem zásadně nesouhlasíme.

Ptáme se také, co vlastně vede některé vědce k tak jednostrannému postoji vůči dokončení vodního koridoru D-O-L ? Děje se tak snad proto, že má dobře zapamatovatelné jméno, a „být proti“ bude také zapamatovatelné? Nebo snad proto, že postavit se obecně proti dálnicím, nebo vysokorychlostním tratím by bylo ve společnosti zcela neprůchodné, a tak se odmítání „en bloc“ soustředí na projekt, jehož účel není zdánlivě tak spojen s přímočarými a jednoduše vnímanými každodenními potřebami veřejnosti?

Navíc: Vědecké poznávání v celé historii lidstva sloužilo nejen k poznávání „co nelze“, ale také k poznávání „co lze“ a „jak to lze“. Druhý názor je jistě nepoměrně náročnější, přesto se našli i v nedávné minulosti vědci, kteří s úspěchem tuto těžkou, avšak tvůrčí cestu uměli nastoupit – a to úspěšně.

Zároveň upozorňujeme na nekonkrétnost a jednostrannost – a tím i nebezpečnost negativních stanovisek k plánovanému dokončení vodního koridoru D-O-L. Uvědomujeme si totiž, že Česká republika jako jediná země, která není přímo nebo kvalitní a kapacitní vodní cestou nepřímou spojená s mořem, se dostává v rámci 28 států Evropské Unie do ekonomické, ale i politické izolace. Signatáři vyjádření k dokončení vodního koridoru D-O-L se opírají o slova amerického analytika a politologa George Friedmana:

“Námořní státy jsou vždy bohatší než jejich vnitrozemští sousedé, i když jsou si ve všech ostatních věcech rovny.” Tuto ztrátu ekonomové odhadují na cca 5 % HDP.

V obecné rovině signatáři vyjádření k D-O-L souhlasí s názorem Ing. Antonína Patočky z roku 1948:

„Stoletými dějinami průplavního projektu vine se jako červená nit nerozhodnost, a počínajíc základním projektem z roku 1901 často i zjevná neupřímnost, a naopak zase přílišný optimismus. Začneme-li stavět sami, a brzo – a to obojí můžeme – tak zajistíme sobě primát, vyvoláme i nabídku součinnosti z jiných zemí, a postavíme, byť i po etapách, dílo, jež bude nám na prospěch celé věky, zatímco po jiných mnohonásobně vyšších výdajích na tzv. nezbytnosti státní, nebude už ani památka.“

A možná platí i to, co vyslovil před 100 lety švédský geopolitik Rudolf Kjellén, totiž že ve střední Evropě nenastane dlouhodobě klid, dokud nebude vybudován vodní koridor D-O-L.

Se stanoviskem se ztotožňují:

titul, jméno, funkce, instituce

titul, jméno, funkce, instituce

titul, jméno, funkce, instituce

Vodní cesta D-O-L

Výbor Hnutí Život, z.s. vyjadřuje podporu zajištění vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe v rámci EK TEN-T vzhledem

- k zajištění vody z bohatě vodného Dunaje do deficitní oblasti Moravy v období sucha
- k příznivým schopnostem regenerace vodních a mokřadních ekosystémů
- k umožnění pozitivních krajinářských řešení
- k potenciální pozitivní protipovodňové ochraně silně ohrožených území
- ke zlepšení ekonomické a sociální konkurenční udržitelnosti ČR v Evropě
- ke zvýšení geopolitického významu ČR.