

Stanovisko ČSOP k projektu kanálu Dunaj – Odra – Labe

červen 2019

Na celé mnohaleté diskusi kolem kanálu D-O-L je nejpozoruhodnější jedna věc: jak jsou jeho zastánci schopní měnit argumentaci podle aktuálních problémů. V okamžiku, kdy začalo společnost trápit sucho, najednou se mávnutím kouzelného proutku stala ze stavby dopravní stavba vodohospodářská. D-O-L zkrátka vyřeší jakýkoli problém, který se kde objeví – nezaměstnanost (pomiňme, že aktuálně skoro žádná není), úbytek biodiverzity (údajný migrační koridor), klimatická krize (údajná nejnižší uhlíková stopa ze všech druhů dopravy), sucho (k tomu se ještě vrátíme dále)... Komu vadí, že si ty funkce často navzájem odporují (pokud by mělo být v kanálu dostatek vody pro zajištění jeho splavnosti, těžko zajistit zároveň dostatek vody pro zavlažování, protože v případě sucha bude potřeba bránit každou kapku uvnitř kanálu)? Komu vadí, že se zcela rozcházejí teze, kde vzít pro kanál vodu (zda z našich řek, které mají vody rok od roku méně a pokud se jejich voda převede do betonového koryta, bude scházet v povodí, či z Dunaje, který je zatím zásobován z ledovců, jejichž plocha se však katastrofálně zmenšuje a je reálné, že v řádu několika desetiletí zmizí úplně, či snad zásahem nějaké mimozemské civilizace)?

O Labské větvi se dnes již příliš nemluví, i studie proveditelnosti ji označila jako neekonomickou, přesto je stále tlačeno na splavnění Labe (jez/y u Děčína, průplav u Přelouče), které byly ještě před několika lety odůvodňovány právě souvislostí s průplavem D-O-L. I z toho je vidět účelovost argumentace pro kanál. Je pak zásadní otázka, čemu v argumentaci lze a čemu nelze věřit.

Podívejme se podrobněji alespoň na některé aspekty:

Navzdory tvrzení zastánců, jak je D-O-L důležitý pro řešení nebezpečí sucha, pravda je přesně opačná. Stavba typu D-O-L situaci vodního režimu v krajině naopak zhoršuje. Pro obnovu vodního režimu krajiny je třeba zajistit, aby voda z krajiny rychle neodtékala a aby vsakovala. Na celém území státu. Betonové koryto protínající Moravu napříč nedokáže nijak ovlivnit 90 % území, naopak potřeba dotovat kanál vodou bude logicky vést k tomu bránit opatřeními, která vodou zadržují v horních částech povodí. Kanál musí být z pochopitelných důvodů konstruován tak, aby průsak byl minimální – nedokáže tedy pozitivně ovlivnit ani bezprostřední okolí. Naopak stavby podobného typu často působí jako drenáž, a vzhledem k tomu, že většina jeho průběhu je vedena v nivách, může naopak řadu cenných lokalit odvodnit. Co se deklarované zavlažovací funkce kanálu týče, tu pokládáme za zcela absurdní – pokud by měl přivést vodu tam, kde je skutečně potřeba (což většinou není v nivě řek, kudy má vést), muselo by jít o zcela jinou – ještě mnohem technicky a finančně náročnější – stavbu, než o jaké je řeč. Nemluvě o výše zmíněné obtížné slučitelnosti zavlažovací a dopravní funkce při nedostatku vody. A nemluvě o skutečnosti, že megalomanské zavlažovací soustavy mnohdy vedou k ekologickým katastrofám (viz případ Aralského jezera).

D-O-L by byl ohromným zásahem do krajiny. Připouštíme, že pro někoho třeba i pozitivním, neboť i čistě technokratická díla mají své příznivce a obdivovatele. Avšak nesporně by šlo o další bariéru v krajině, již dnes fragmentovanou na hranici (ne-li za hranicí) únosnosti. Argument, že D-O-L pomůže migrační prostupnosti krajiny, považujeme za zcela absurdní. Ano, zelené pásy podél kanálu určitě nějaké druhy mohou k migraci využít. Ale kanál půjde souběžně s velkými řekami, které v tomto směru již dnes slouží jako mnohem kvalitnější biokoridor. A bude tento „koridor podél kanálu“ i na plánovaných akvaduktech či v plánovaných tunelech? Mnohem zásadnější je však otázka příčné překážky. Není pravdou, že pro živočichy není překonání kanálu překážkou. Pro leckteré ano. A třeba pro hmyz může jako zásadní migrační překážka sloužit i ony vychvalované „zelené pásy“ podél kanálu, budou-li – jak lze z kontextu vytušit – tvořeny dřevinami. V neposlední

řadě, kanál by tvořil i další zásadní překážku v možném pohybu lidí, vzhledem k jeho technickým parametrům (ponorná hloubka, výška pro proplutí velkých lodí) ještě mnohem hůře řešitelnou nějakými podchody, tunýlky či lávkami než stavby železniční či silniční. Jde tedy o velmi negativní zásah do života lidí v okolí D-O-L a rozvoj turistického ruchu.

Projekt D-O-L je ve střetu s desítkami zvláště chráněných území a dalším blíže nespecifikovaným množstvím nechráněných cenných přírodních lokalit či míst výskytu zvláště chráněných živočichů. V nivách řek, které byly po staletí lidmi využívány, obhospodařovány a zastavovány, již mnoho přírody nezbylo, a tak jde mnohdy o unikátní, ojedinělé lokality či poslední fragmenty přírody v širokém okolí, které by byly stavbou nevratně zničeny či zásadním způsobem poškozeny. I sama studie udržitelnosti přiznává 16 území zařazených do evropské soustavy NATURA 2000, u nichž poškození předmětu ochrany nelze kompenzovat. Už jen tento fakt by měl stačit na prohlášení daného projektu za nerealizovatelný! Pravděpodobnost, že by vlastní D-O-L sloužil jako náhradní stanoviště nějakých vzácnějších druhů rostlin či živočichů, je vzhledem k jeho předpokládané konstrukci a funkci minimální. Jedním z problémů je i kvalita vody, které zde bude téměř stojatá, bez samočisticích schopností, zároveň lodní dopravou znečišťovaná (bude-li nějaká lodní doprava) a tedy velmi sporné kvality. Na konferenci v Senátu pronesený argument, že „lepší méně kvalitní voda než žádná voda“ je ukázkovou demagogií. Voda v kanálu není nějakou vodou navíc. Je tou vodou, která pokud by nebyla v kanálu, byla by v přirozených vodních tocích, vodních nádržích nebo v podzemních vodních zdrojích, v mnohem vyšší kvalitě!

V neposlední řadě otázka dopravní. I přes poměrně hustou železniční síť v naší republice a dřívější existenci vleček (dnes již mnohdy zaniklých) do řady podniků železniční nákladní doprava několik desetiletí upadá. Jedním z důvodů je neochota dopravců řešit na jednom či obou koncích překládku zboží z vlaků na automobily – logisticky a leckdy zřejmě i ekonomicky je výhodnější vést zboží celou cestu na automobilech. A teď tu má vzniknout kanál, který bude mít jednu jedinou trasu, bez „odboček“, bez „vleček“. Tedy nutnost překládky zde bude v takřka 100 % případů. Kde berou propagátoři kanálu přesvědčení, že najednou to vadit nebude, že se všichni dopravci ze silnic i železnic vrhnou na lodě a s nadšením budou své zboží překládat tam a zase zpět?