



# Kanál D-O-L: Dopady na říční nivy v posudcích z roku 2005

## Závěry několika posouzení kanálu Dunaj-Odra-Labe z roku 2005

V posledních letech se opět otevřela debata o kanálu Dunaj-Odra-Labe. Projekt není uložen k ledu: například Ministerstvo dopravy v tzv. koncepci veřejných logistických center počítá s napojením České republiky na dunajskou vodní magistrálu. Požádalo také o financování první etapy projektu (napojení na Dunaj s dopravním terminálem v Břeclavi) z evropského Fondu soudržnosti.

V roce 2005 však byly zveřejněny tři důležité posudky, které hodnotí dopady kanálu D-O-L na krajinu říčních niv a problém stavebních uzávěr v jeho trase: posouzení vlivů na životní prostředí (SEA) pro návrh územní prognózy Břeclavska (ÚPG) [1] a dvě dílčí studie v rámci projektu zadaného Ministerstvem životního prostředí [2], [3]. Tento informační list Hnutí DUHA shrnuje jejich hlavní výsledky.

### SEA na územní prognózu VÚC Břeclavsko

Jihomoravský kraj připravuje nový územní plán břeclavského regionu. V přípravné fázi – tvorbě tzv. územní prognózy – byly během oficiálního posuzování ekologických důsledků hodnoceny i dopady dvou variant kanálu D-O-L. Posudek zpracovala konzultační společnost INVESTprojekt/NNC.

Materiál hodnotí projekt s předpokládaným rozsahem stavby v šířce koryta minimálně 55 metrů, ke které je třeba připočítat všechna nová zařízení na březích (zejména hráze s průsakovými, případně vzdouvacími kanály a obslužnými cestami). Celkovou šířku přímo dotčeného území tak odhaduje na zhruba 80–100 metrů.

### Hodnocené varianty trasy

V roce 2003 vypracovalo dopravní rozvojové středisko na objednávku Ředitelství vodních cest ČR tzv. studii proveditelnosti záměru Napojení Jižní Moravy na Dunaj vodní cestou [4]. Podkladem studie byl Generel vodních cest ČR pro dunajskou větev průplavu Dunaj-Odra-Labe v úseku Rohatec–státní hranice (VOSTA Hradec Králové, 2003). Studie proveditelnosti hodnotila celkem tři varianty. Ke dvěma původním vycházejícím z Generálního řešení v úseku Dunaj-Hodonín, navrhla ještě jednu, novou: vedení plavební dráhy samostatným průplavem po pravém břehu Moravy (tzv. Rakousko-česká varianta) a umístění přístavu a logistického centra Břeclav.

Posuzovaná územní prognóza Břeclavska obsahuje dvě staré varianty:

- A – vedení plavební dráhy říčním korytem řeky Moravy podle stávajícího územního plánu, s odbo-

čením z Moravy jižně od Lanžhota k přístavišti Břeclav.

- B – vedení plavební dráhy samostatným pravobřežním průplavem od Hodonína v trase říčky Kyjovky, kolem přístavu východně od Břeclavi a přes Dyji na rakouské území.

SEA na ÚPG [1] posuzuje i novou, třetí variantu (C), která není v samotném ÚPG obsažena. Plavební dráha vede samostatným pravobřežním průplavem odbočujícím z řeky Moravy u Lanžhota a přístavem umístěným jihovýchodně od Břeclavi a po pravém břehu řeky Dyje dále do Rakouska.

Všechny ostatní trasy vedení plavební dráhy považuje posudek v současnosti za překonané.

## **Stručné hodnocení posuzovaných variant**

### **A – plavební dráha korytem řeky Moravy**

SEA, str. 54:

„V celé trase na území Břeclavska prochází lokalitami NATURA 2000, a to jak evropsky významnými lokalitami, tak i ptačími oblastmi. Jde o střet zcela zásadní. Pouze po odbočení z nivy řeky Moravy k přístavu Břeclav již v plochách NATURA 2000 neleží. Realizace trasy by znamenala porušení Českou republikou přijatých mezinárodních závazků, což by vyžadovalo projednávání v Evropské komisi.

Varianta v délce cca 5,0 km tečuje nadregionální biocentrum Soutok a v délce 3,5 km jej křížuje. Dále křížuje nadregionální biokoridor podél řeky Moravy a celou řadu lokálních. Dotýká se i lokálních biocenter Pod hrází a U odtržencové aleje v celkové délce 1230 m. Tato alternativa znamená zásadní zásah do břehů řeky Moravy a její nivy, z velké části prochází v území s vysokou ochranu přírody a krajiny a je podle našeho názoru neproveditelná.“

### **B – samostatný pravobřežní průplav**

SEA, str. 54:

„Varianta představuje výstavbu nového koryta plavebního kanálu v uvedených parametrech po pravém břehu. Výhodou je oddělení vodního režimu kanálu od režimu vlastní řeky (povodně a nízké stavy). To však vyžaduje vyčlenění pásu min. 100 m širokého z aktivní zóny nivy a jeho absolutní ochranu před povodněmi. Na našem území znamená radikální zásah do „komplexních úprav“ [5] až po úplné ohrožení jejich funkcí, pře-

vším protipovodňových. Varianta vede při severním okraji vymezených lokalit NATURA 2000. I tento střet je zásadní.

Varianta tečuje nadregionální biocentrum Soutok a v délce 0,7 km jej křížuje. Dále křížuje nadregionální biokoridory řek Morava a Dyje a celou řadu lokálních. Křížuje v délce 1,5 km regionální biocentrum Hraniční louky a v délce 1,1 jej tečuje. Průplav D-O-L se dotýká lokálního biocentra Pod tratí v délce 620 m a prochází mimo lokální biocentra Pod hrází a U odtržencové aleje.“

### **C – (nezanesená v ÚPG, avšak zvažovaná Dopravním rozvojovým střediskem a v rámci SEA na ÚPG)**

SEA, str. 54:

„Vedení trasy prakticky přetíná v celé šířce plochy ptačí oblasti Soutok – Tvrdonicko a zasahuje do území ochrany ohrožených druhů rostlin a živočichů. Místo plánovaného přístavu Břeclav se nachází mimo oblast ochrany soustavou NATURA 2000. Vzhledem k nepokračování trasy směrem na Hodonín se jedná z pohledu variant o střet relativně nejmenší.“

## **Vyhodnocení dopadů kanálu D-O-L na krajinu**

Tým SEA provedl také vyhodnocení dopadů jednotlivých variant kanálu na krajinu. Při přesazení hodnoty 100 bodů lze mluvit o ovlivnění katastrofického charakteru a nepřístupnosti stavby, 50 bodů a více signalizuje velmi vážné ohrožení s abnormálně nákladným řešením.

Hodnocení dvou v ÚPG obsažených tras pak dochází k následujícím závěrům:

- **Varianta D-O-L-A (na území Břeclavska): celkem 118,6 bodů** – „ovlivnění katastrofického charakteru, signalizuje nepřístupnost stavby“.
- **Varianta D-O-L-B (na území Břeclavska): celkem 79,1 bodů** – „velmi vážné ohrožení s abnormálně nákladným řešením“.

## **Závěr SEA na ÚPG**

Posudek SEA závěrem konstatuje (str. 55):

„Lodní doprava zabezpečuje dopravu určitého objemu zboží s menší spotřebou energie, produkuje relativně méně emisí, a je tak k životnímu prostředí výrazně šetrnější než doprava silniční nebo letecká. Totéž se ovšem nedá zdaleka říci o její výstavbě a trasování. Vodní cesta představuje v celém úseku

zásah do krajiny a lze předpokládat, že samotná stavba změny zásadním způsobem krajinný ráz. Je tomu tak zejména proto, že je z velké části lokalizována do těch částí krajiny, které jsou člověkem méně pozměněny a oplývají jak značnou druhovou rozmanitostí, tak množstvím přírodně blízkých společenstev rostlin a živočichů vázaných na řeku a její nivu. Jedná se tedy o ekologicky výjimečně cenná území, která je třeba před negativními vlivy chránit. Kritické je pro ochranu životního prostředí období výstavby a s tím související vstup těžké techniky a stavebních prací do chráněných nebo ekologicky cenných lokalit. Projektem bude dotčen režim kolísání hladiny podzemních vod v okolí řeky Dyje, zda se bude jednat o pozitivní nebo negativní vliv je však třeba určit až z následných studií. Zásahem do vodního režimu by mohlo dojít jednak k trvalé uniformizaci průtoku, vážné důsledky by mohla mít i dočasná změna kolísání vody v řece, která by v průběhu stavby mohla zapříčinit nenahraditelnou ztrátu druhů ve společenstvu.

Významné je i propojení toků Dunaje a Dyje a s tím spojené předpokládané šíření cizorodých rostlin a živočichů na úkor místních, v mnoha případech kriticky ohrožených, druhů. Stavba vodní cesty bude mít výrazný dlouhodobý vliv tím, že jako masivní liniová stavba vytvoří v krajině nepřekročitelnou bariéru a to jak pro faunu, tak i pro člověka. Případné budování této dopravní linie s navazujícími zařízeními a plochami zásadně negativně ovlivní podmínky pro migraci a život řady živých organismů nejen v blízkosti trasy, ale zprostředkovaně na rozsáhlých územích v obou úvalech.

Realizace kanálu je díky morfoloogickým poměrům Jihomoravského kraje a Břeclavska možná, avšak vzhledem k rozsáhlým dopadům do jednotlivých složek životního prostředí značně problematická v kterékoliv variantě.“

Dále na str. 65 uvádí:

„Realizací celého záměru dojde k velmi závažnému a nevratnému poškození navržených ptačích oblastí i řady evropsky významných lokalit soustavy NATURA 2000. Na Břeclavsku jsou to ptačí oblast Soutok – Tvrdonicko a z navržených evropsky významných lokalit Soutok – Podluží.

Střety navrhovaného záměru v obou variantách se zájmy ochrany přírody a krajiny a územími soustavy NATURA 2000 jsou natolik závažné, že je zřejmě nebude možné eliminovat, minimalizovat či kompenzovat.“

## Výzkumný projekt MŽP

V roce 2003 zadalo Ministerstvo životního prostředí vypracování krajinně-ekologického, vodohospodářského, ekonomického a legislativního hodnocení záměru výstavby kanálu D-O-L. Koncem listopadu 2005 byla veřejnost seznámena s dílčími závěry projektu. Z nich vybíráme:

### Vodohospodářská analýza [2]

Hodnotila trasu kanálu v digitalizované podobě, již mělo MŽP k dispozici od Ministerstva dopravy. Počítala přitom s následujícími parametry stavby: šířka vodní plochy 60 metrů, šířka náspu 45 metrů, staveniště o šířce 100 metrů na každou stranu. Uvažovala pouze trasu na území České republiky.

Moravská větev	124 km
Oderská větev	103 km
Labská větev	186,4 km
<b>Celkem</b>	<b>413,4 km</b>

Analýza mimo jiné dospěla k závěru, že projekt by velmi vážně zasáhl do 27,6 % dotčených povodí. Dopady by měl také na 32 lokalit soustavy Natura 2000, 82 maloplošných a 2 velkoplošná chráněná území.

Hydrologické ovlivnění toků	Procentické zastoupení (%)
Zanedbatelné 0–20 %	65,05
Nízké 20,001–50,000 %	3,39
Střední 50,001–80 %	3,96
Vysoké 80,001–100 %	27,60

Nejvýznamnější zásahy do krajiny by vykazoval na jižní Moravě a v okolí České Třebové. Litovelské Pomoraví by odřízl od zdrojů splavenin z Jeseníků. Pro detailní posouzení ekologické újmy způsobené případnou realizací záměru by bylo nutno posoudit na 60 000 lokalit.

## Geoekologická analýza [3]

Hodnotila projekt v kontextu stavu krajiny a životního prostředí v České republice a priorit alokace veřejných prostředků. Uvažovala následující varianty:

### 1. Zahájení realizace dílčích staveb v trase kanálu D-O-L

Při této variantě by byla zahájena výstavba některých dílčích objektů, které s kanálem D-O-L souvisejí, jako samostatných investičních záměrů. Nevyžadovaly by tedy rozhodnutí o komplexní výstavbě. Jde například o záměr říčního přístavu v Břevlavi z roku 2003 nebo výstavbu dalších jezů na Labi. Dílčí stavby by nevratně předurčovaly způsob řešení projektu D-O-L nejen v dotčených lokalitách, ale i regionálně. Došlo by k významnému ovlivnění možností budoucího vývoje krajiny bez souhrnného posouzení důsledků výstavby a provozu D-O-L.

### 2. Zahájení komplexní výstavby kanálu D-O-L

Předpokladem je souhrnné technické řešení plavebního spojení v celé trase, které by mohlo být podkladem pro komplexní hodnocení vlivů stavby a provozu na krajinu a životní prostředí. Výstavba může být zahájena jen v případě, že se podaří ekologické škody snížit na přijatelnou velikost. Řadu vlivů lze sice omezit různými technickými opatřeními, jsou však obvykle ekonomicky velmi náročná.

Dalším předpokladem této varianty je dostatek finančních prostředků. V časovém horizontu několika desetiletí bude třeba české veřejné zdroje vynakládat urgentní priority, například odstranění toxické kontaminace nebo na obnovu krajiny, například na revitalizaci řek. Lze pokládat za takřka jisté (a potvrzuje to i historie záměru), že vzhledem k obrovským nákladům a nejisté návratnosti investice se pro komplexní výstavbu D-O-L nenajde soukromý investor.

### 3. Pokračování současného stavu

Od roku 1970 až do současné doby je v územních plánech závazně zajištěna územní ochrana trasy (tj. stavební uzávěry) D-O-L podle tzv. generálního řešení, případně jeho různých dílčích lokálních variant. V celém dotčeném území tak dochází k omezením při plánování a uskutečňování staveb i obnovy krajiny. Dále dochází k tlaku na využívání

veřejných prostředků na zpracovávání dílčích úprav projektu a jejich hodnocení. Další hájení trasy D-O-L v závazné části územně plánovací dokumentace není racionální.

### 4. Zrušení územní ochrany trasy kanálu D-O-L

Zrušením územní ochrany trasy – tedy stavebních uzávěr – by v říčních nivách Moravy, Bečvy, Odry a Labe vytvořilo prostor pro realizaci potřebných ekologických opatření (například napojení odříznutých říčních meandrů). Trasa D-O-L by mohla být prezentována v nezávazné části územně plánovací dokumentace a obce či kraje, vlastníci a uživatelé pozemků by k ní mohli přihlížet při rozhodování o budoucím vývoji území. Historické zkušenosti ukazují, že tímto opatřením by nebyla zcela vyloučena možnost výstavby D-O-L v budoucnosti.

Analýza se jednoznačně staví za zrušení povinnosti územního hájení tras kanálu. Doporučuje také zpracovat komplexní krajinný plán, který by obsahoval rozbor současného stavu krajiny dotčených úD-O-Lních niv a podrobný návrh potřebných ekologických opatření včetně kalkulace potřebných finančních nákladů. S takovým plánem by mohly být konfrontovány všechny budoucí projekty výstavby kanálu D-O-L.

## Hnutí DUHA prosazuje

Důsledné posouzení ekologických dopadů kompletního projektu D-O-L, nejen dílčích úseků.

Vládou zadanou kvalitní analýzu nákladů a přínosů všech variant projektu, včetně srovnání s ostatními druhy dopravy.

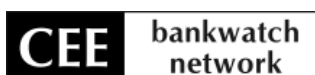
Vzhledem k tomu, že nedávná ekologická posouzení nejsou pro projekt příznivá (a relevantní ekonomická posouzení nebyla zatím poskytnuta), je potřeba vyřadit projekt ze stávajících rozvojových plánů a řešit otázku nutnosti povinné územní ochrany tras kanálu. Její odstranění by přineslo více jistoty obcím i vlastníkům pozemků a nemovitostí podél potenciálních tras kanálu.

Změny legislativy a další opatření, která by pomohla posílit schopnost říčních niv zadržovat povodně.

Další informace o projektu D-O-L lze nalézt na webové adrese: [www.hnutiduha.cz/aktivity/penize/dol.htm](http://www.hnutiduha.cz/aktivity/penize/dol.htm)

## Poznámky

- [1] Posouzení vlivů územní prognózy Břeclavska na životní prostředí, INVESTprojekt NNC, s. r. o., Brno 2005
- [2] Šindlar, J.: Vodohospodářské souvislosti záměru výstavby vodní cesty Dunaj-Odra-Labe, Šindlar s. r. o., Dílčí studie projektu VaV 2003/610/02/03, Býšť, 2005
- [3] Buček, A. (2003): Geoekologické aspekty záměru výstavby vodní cesty Dunaj-Odra-Labe v kontextu vývoje krajiny a životního prostředí v České republice. Dílčí studie projektu VaV 2003/610/02/03. Brno, 66 s.
- [4] Studie proveditelnosti akce „Napojení jižní Moravy na Dunaj vodní cestou“, Dopravní rozvojové středisko ČR, duben 2004.
- [5] Komplexní vodohospodářské úpravy na jižní Moravě byly realizovány v 70. letech 20. století. Úpravy si kladly za cíl ochranu pozemků, obcí a významných objektů před záplavami a zlepšení podmínek pro zemědělství. Toho mělo být dosaženo jak regulačními úpravami řek, tak retencí průtoků v nádržích a suchých poldrech.



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

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

Vydalo Hnutí DUHA  
Pavel Příbyl, květen 2006



**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](mailto:info@hnutiduha.cz)  
[www.hnutiduha.cz](http://www.hnutiduha.cz)

**Hnutí DUHA s úspěchem prosazuje ekologická řešení, která zajistí zdravé a čisté prostředí pro život každého z nás.** Navrhujeme konkrétní opatření, jež sníží znečištění vzduchu a vody, pomohou omezit množství odpadu, chránit krajinu nebo zbavit potraviny toxických látek. Naše práce zahrnuje jednání s úřady a politiky, návrhy zákonů, kontrolu průmyslových firem, pomoc lidem, rady domácnostem a vzdělávání, výzkum, informování novinářů i spolupráci s obcemi. Hnutí DUHA působí celostátně, v jednotlivých městech a krajích i na mezinárodní úrovni. Je českým zástupcem Friends of the Earth International, největšího světového sdružení ekologických organizací.